Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 261 del 8 novembre 2010 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

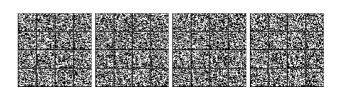
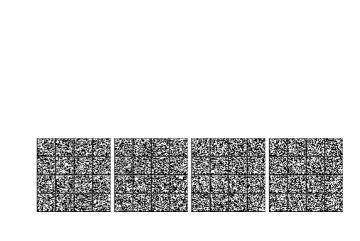
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Lunedì, 8 novembre 2010** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06-85081

N. 242

COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Deliberazioni concernenti il Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001).

S O M M A R I O

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 gennaio 2010.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). «Raccordo autostradale autostrada A15 della Cisa – Autostrada A22 del Brennero Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)»: 1° lotto funzionale «Fontevivo – Trecasali/Terre Verdiane» (CUP G61B04000060008). Approvazione progetto definitivo. (Deliberazione n. 2/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE») e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i., che all'art. 2, comma 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*G.U.* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale Tirreno - Brennero, l'«Asse autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia» con un costo di 1.032,9 milioni di euro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*G.U.* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 94 (*G.U.* n. 115/2005), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «Raccordo autostradale Autostrada A15 della Cisa – Autostrada A22 del Brennero Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)», fissando il limite di spesa in 1.832,7 milioni di euro;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*G.U.* n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*G.U.* n. 207/2005), conferma tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale Tirreno - Brennero, l'«Asse autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia»;

Vista la delibera 9 maggio 2006, n. 131 (*G.U.* n. 147/2006), con la quale questo Comitato ha accertato la rilevanza degli investimenti programmati dalla società «Autocamionale della Cisa S.p.a.» per la realizzazione del prolungamento dell'Autostrada A15 della Cisa (Parma - La Spezia) per Mantova (Nogarole Rocca);

Vista la delibera 9 maggio 2006, n. 132 (*G.U.* n. 284/2006), con la quale questo Comitato ha formulato valutazione positiva sul progetto definitivo «Raccordo autostradale Autostrada A15 della Cisa – Autostrada A22 del Brennero Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)», il cui costo viene quantificato in 1.826,4 milioni di euro – oltre a 5,5 milioni di euro relativi ad investimenti già effettuati sulla tratta al 31 dicembre 2004 – per un totale di 1.832,0 milioni di euro e che il piano stesso prevede oneri finanziari da capitalizzare, con riferimento alla tratta in questione, per 226,6 milioni di euro;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*G.U.* n. 197/2007) con la quale questo Comitato ha approvato la «Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale»;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 40 (*G.U.* n. 219/2007 S.O.), con la quale questo Comitato ha valutato favorevolmente, subordinatamente all'osservanza di prescrizioni, lo schema di convenzione unica tra ANAS S.p.a. e la società «Autocamionale della Cisa S.p.a.», fermo restando che la stesura definitiva avrebbe potuto essere definita solo dopo la conclusione della procedura di infrazione n. 2006/4419 avviata dalla Commissione europea, allora in corso e poi chiusasi in data 8 ottobre 2009;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (*G.U.* n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) e ha, altresì, preso atto della «Proposta di Piano infrastrutture strategiche», predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009, tra cui il collegamento autostradale in esame;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 15 dicembre 2009, n. 50646, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato del «Raccordo autostradale della Cisa: 1° lotto funzionale Parma nord – Terre Verdiane»;

Vista la nota 15 dicembre 2009, n. 50918, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria concernente il predetto 1° lotto funzionale «Parma nord – Terre Verdiane» del Raccordo autostradale della Cisa;

Vista la nota 16 dicembre 2009, n. 51157, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto relativo all'opera oggetto della presente delibera;

Considerato che l'Allegato infrastrutture al Documento di Programmazione economico-finanziaria 2010-2013 (DPEF 2010-2013), sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole nella seduta del 15 luglio 2009, include, nella «tabella 14: la manovra triennale 2009-2011», l'Asse autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia con previsione di spesa nel triennio 2009-2011 a carico di risorse private;

Considerato che con nota 22 dicembre 2009, n. 52090, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso documentazione integrativa a seguito delle osservazioni espresse nella seduta preparatoria del Comitato del 16 dicembre 2009;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto definitivo di cui sopra, che costituisce il primo tratto del Raccordo autostradale tra l'Autostrada A15 della Cisa e l'Autostrada A22 del Brennero per una lunghezza di circa 12 km, ha inizio a circa 2,5 km a sud dell'intersezione tra la medesima Autostrada della Cisa e l'Autostrada A1 Milano - Napoli e termina al casello di Trecasali/Terre Verdiane;

che il suddetto progetto comprende anche opere complementari (variante S.P. 10 all'abitato di Viarolo e raccordo autostazione Trecasali/Terre Verdiane – rotatoria S.P. 10) nonché opere previste nel Protocollo di intesa con la Provincia di Parma siglato in data 11 luglio 2005;

che il primo lotto di cui sopra, oltre a costituire la naturale prosecuzione verso nord dell'Autostrada della Cisa, si collega alla viabilità ordinaria mediante l'autostazione Trecasali/Terre Verdiane e la relativa viabilità di adduzione, integrandosi con il territorio attraversato, e garantisce il futuro collegamento, mediante la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana tra Carpi e Ferrara, tra i territori di Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara e il mare Adriatico;

che la sezione autostradale è quella prevista dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 per le autostrade di tipo A in ambito extraurbano, la cui piattaforma comprende 2 corsie di marcia da 3,75 m e corsia di emergenza da 3 m per senso di marcia e margine interno di 4 m, per una larghezza complessiva minima di 25 m ed è predisposta per un eventuale futuro allargamento a 3+3 corsie di marcia;

che sui lati dell'Autostrada sono previste, esternamente alle recinzioni che delimitano le fasce di pertinenza dell'Autostrada stessa, due strade di servizio di 4 m ciascuna, con funzione di piste di cantiere durante l'esecuzione dei lavori e successivamente a servizio dell'Autostrada o della viabilità locale;

che la predetta documentazione istruttoria relativa al citato 1° lotto fa parte del progetto definitivo relativo all'intera tratta «Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)», trasmesso in data 2 agosto 2005 dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, alle altre Amministrazioni e Regioni interessate, nonché agli Enti interferiti;

che il progettista, nella relazione redatta ai sensi dell'art. 166, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, ha attestato la rispondenza del progetto definitivo dell'opera al progetto preliminare approvato con la citata delibera n. 94/2004 nonché la ottemperanza alle prescrizioni formulate in quella sede;

che dell'avvio del procedimento di pubblica utilità è stata data comunicazione in data 9 agosto 2005 sul quotidiano a diffusione nazionale «Il sole 24 ore» e sui quotidiani a diffusione regionale «»Il Resto del Carlino» per l'Emilia Romagna, «Corriere della sera» per la Lombardia e «Il Gazzettino» per il Veneto;

che in data 5 ottobre 2005 si è svolta la seduta della Conferenza di servizi;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 22 novembre 2005, n. DSA-2005-0029639, ha trasmesso il parere di ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di Compatibilità ambientale di cui alla delibera n. 94/2004, con ulteriori prescrizioni;

che il Ministero per i beni e le attività culturali ha trasmesso, con nota 2 gennaio 2006, n. DG-BAC-802.34.19.04/15, il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, in ordine alla richiesta di pronuncia di Compatibilità ambientale per la realizzazione del progetto definitivo dell'opera;

che la Regione Lombardia, con delibera 27 ottobre 2005, n. VII/000939, ha espresso parere favorevole sul progetto definitivo dell'opera, con prescrizioni e raccomandazioni;

che la Regione Veneto, con delibera 6 dicembre 2005, n. 3720, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, al progetto definitivo dell'opera;

che la Regione Emilia Romagna, con nota del Presidente 12 dicembre 2005, n. APG/PRG/05/27/27564, ha evidenziato che gli elaborati progettuali relativi al progetto definitivo presentato riflettono sostanzialmente le prescrizioni formulate sul progetto preliminare, rilevando tuttavia che il progetto definitivo non contiene, come prescritto, gli specifici elaborati di dettaglio relativi alla prevista area di servizio Po, che risulta solo individuata planimetricamente, e prescrivendo che «per quanto riguarda la prevista Area di servizio Po, la stessa deve intendersi localizzata limitatamente alla mera individuazione della relativa area di sedime e che dovrà pertanto essere redatto e sottoposto ad autonomo procedimento autorizzativo, ai sensi delle norme vigenti in materia di localizzazione di opere pubbliche di interesse statale, l'apposito progetto definitivo della suddetta area di servizio, che ne definisca compiutamente le caratteristiche urbanistico-edilizie (superfici coperte e scoperte, volumetrie edilizie, destinazioni d'uso, aree destinate al traffico veicolare, alla sosta, spazi pedonali, sistemazioni a verde, ecc.)»;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha indicato gli elaborati progettuali concernenti la risoluzione delle interferenze e gli espropri;

che il 9 luglio 2007 è stata stipulata la Convenzione unica tra ANAS S.p.A. e Autocamionale della Cisa S.p.A. per la realizzazione e l'esercizio di tutti gli interventi, già assentiti in concessione di costruzione ed esercizio, della convenzione stipulata in data 7 dicembre 1999 e comprendenti il prolungamento tra Fontevivo e Nogarole Rocca, per una durata della concessione fino al 31 dicembre 2031;

che lo schema della suddetta Convenzione unica – sul quale questo Comitato si è espresso con delibera n. 40/2007 – è stato approvato tramite l'art. 8 duodecies del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito in legge con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, ma la sua efficacia è rimasta sospesa fino all'archiviazione – avvenuta in data 8 ottobre 2009 - della procedura di infrazione n. 2006/4419 avviata dalla Commissione europea;

che la scadenza della Concessione è confermata al 31 dicembre 2031 mentre il piano finanziario, presentato dalla società concessionaria ai sensi dell'art. 11.2 della

Convenzione di cui al punto precedente, si sviluppa fino al 31 dicembre 2056;

che, poiché il suddetto piano finanziario relativo all'intera opera richiede un contributo pubblico significativo e la certezza circa le modalità di prestazione della garanzia ai fini della bancabilità del piano stesso, in attesa della necessaria acquisizione delle suddette garanzie e in considerazione dell'importanza di perseguire un celere avvio della realizzazione dell'opera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone l'approvazione del progetto definitivo del 1° lotto, tra Fontevivo e Trecasali/Terre Verdiane, dell'intero progetto valutato positivamente da questo Comitato con la citata delibera n. 132/2006;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è confermato nell'ANAS S.p.A.;

che il tempo complessivo per la realizzazione dell'opera completa è di circa 6 anni e che, in particolare, per il lotto 1 Fontevivo - Trecasali/Terre Verdiane è prevista l'aggiudicazione dei lavori entro il 2010, l'esecuzione dei lavori tra il 2012 e il 2015, il collaudo entro il 2015 e l'entrata in esercizio entro il 2016;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo dell'opera completa è ora di 2.730.965.654,5 euro, di cui 1.627.170.065,9 euro per lavori, espresso al netto di un ribasso ipotizzato del 20 per cento, e 1.103.795.588,5 euro per somme a disposizione;

che nel suddetto costo dell'opera è incluso il costo delle opere connesse e delle opere incluse nel protocollo di intesa con la provincia di Parma per un importo dei lavori, al netto del ribasso d'asta ipotizzato, di 129.335.981,7 euro;

che l'incremento registrato rispetto al limite di spesa individuato con la delibera n. 94/2004 è dovuto a:

aggiornamento dell'importo lavori dell'opera principale al prezzario ANAS 2009;

opere con «aumento di costo ad *iter* procedurale successivo» di cui al punto 2 della delibera n. 132/2006;

aggiornamento al 2009 del costo delle opere connesse;

aggiornamento costi di espropriazione;

accantonamento per compensazioni ex art. 133 del decreto legislativo n. 163/2006;

ulteriori prescrizioni, imprevisti e spese generali;

che il piano finanziario relativo all'opera completa riporta un fabbisogno finanziario complessivo per i nuovi investimenti, comprensivo di oneri finanziari e costi associati ai finanziamenti che la società concessionaria prevede di contrarre, di circa 3.400 milioni di euro e prevede – tra l'altro – quali modalità di riequilibrio:

incrementi tariffari nel periodo 2011-2018 del 7,5 per cento annuo;

previsione di un contributo statale di 900 milioni di euro oltre IVA, da erogare a stato di avanzamento dei lavori;

un valore di indennizzo finale pari a 1.730 milioni di euro, da garantire tramite la prestazione della garanzia a valere sul Fondo di garanzia sulle opere pubbliche (FGOP) di cui all'art. 2, commi 264-270, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), ai fini della sua bancabilità;

che, a legislazione vigente, non sussiste copertura finanziaria del suddetto contributo statale di 900 milioni di euro;

che è stato predisposto anche un piano economico finanziario, relativo al solo lotto Fontevivo - Trecasali/Terre Verdiane, che prevede la realizzazione del suddetto lotto in totale autofinanziamento della società concessionaria, senza necessità di contributo pubblico né valore di subentro;

che l'importo del 1° lotto Fontevivo - Trecasali/Terre Verdiane, quale risulta dal quadro economico sintetico esposto nella relazione istruttoria, è pari a 513.531.158,1 euro, di cui 302.788.160,4 euro per lavori, del pari espresso al netto di un ribasso ipotizzato del 20 per cento e comprensivi di oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso quantificati in 19.477.600,9 euro, e 210.742.997,6 euro per somme a disposizione, di cui 69.131.773,4 euro per espropri e indennizzi e 7.932.772 euro per interferenze;

che le fonti di finanziamento necessarie per la copertura del predetto importo di circa 513 milioni di euro, sono così composte:

flussi di cassa generati dalla gestione delle due tratte autostradali;

ricorso al capitale di rischio attraverso un aumento di capitale sociale complessivo nel periodo considerato per circa 93 milioni di euro;

ricorso al capitale di credito con mutui per 372,2 milioni di euro, al tasso del 7,2 per cento;

che l'Unità tecnica finanza di progetto ha espresso il proprio parere sul suddetto piano concludendo che il piano economico finanziario «appare in equilibrio e risulta essere coerente con i criteri e le indicazioni stabiliti nella delibera di questo Comitato n. 39/2007 e del parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) del 16 maggio 2007»;

Delibera:

1 Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo del 1° lotto «Fontevivo - Trecasali/ Terre Verdiane» del Raccordo autostradale Autostrada A15 della Cisa – Autostrada A22 del Brennero «Fontevivo - Nogarole Rocca».

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto come sopra approvato.

Le prescrizioni richiamate ai punti precedenti, cui è subordinata l'approvazione dei progetti ivi indicati, sono riportate nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella seconda parte del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.2 L'importo di 513.531.158,10 euro, individuato in relazione all'ammontare del quadro economico del primo lotto funzionale dell'opera sintetizzato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare.

1.3 La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella prima parte dell'allegato 2 alla presente delibera, mentre la documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella seconda parte del medesimo allegato 2 che forma parte integrante della presente delibera.

1.4 In sede di approvazione del progetto definitivo dei lotti successivi il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà tenere conto della prescrizione della Regione Emilia - Romagna di cui alla precedente «presa d'atto», con esplicito riferimento nella documentazione istruttoria.

1.5 L'efficacia dell'approvazione di cui al punto 1.1 è subordinata alla modifica della Convenzione vigente, secondo le forme di rito, che preveda l'esecuzione in totale autofinanziamento – da parte della Società concessionaria – del lotto approvato, assistito dal relativo piano economico finanziario.

2 Disposizioni finali

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

2.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Resta fermo che - ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006 – la Commissione VIA procederà a verificare l'ottemperanza del progetto esecutivo alle prescrizioni del provvedimento di Compatibilità ambientale e a effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

2.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

2.5 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 22 gennaio 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 27 ottobre 2010

Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 7 Economia e finanze, foglio n. 101

ALLEGATO 1

Parte 1^ - PRESCRIZIONI

Prescrizioni da sviluppare nella redazione del progetto esecutivo

Prescrizioni di carattere progettuale

Autostrada e opere accessorie

- Nel Comune di Trecasali il previsto cavalcavia su via Torta dovrà essere traslato in corrispondenza della futura Cispadana; detto cavalcavia di scavalco dell'Autostrada dovrà essere dotato degli opportuni muri paraghiaia su entrambi i lati.
- Il cavalcavia della S.P. 33 Padana Occidentale, in località San Nazzaro, dovrà essere leggermente traslato verso nord in modo da identificare una posizione intermedia fra i recettori coinvolti RRUM0087 e RRUM0091come richiesto dal Comune di Sissa.
- In Comune di Sissa al fine di regolare la gestione dei sottopassi, dal punto di vista idraulico per la necessità di applicare pompe di sollevamento al fine di smaltire la raccolta acque meteoriche, dovranno essere redatti specifici atti di convenzione con il Comune di Sissa, il quale si fa carico della gestione di tali sistemi di raccolta acque eseguendola in proprio o identificando un soggetto appropriato.
- Nel Comune di Trecasali si dovrà posizionare il previsto cavalcavia al chilometro 4+300 Ronco Campo Canneto, al di fuori dell'attuale sede stradale al fine di non compromettere eccessivamente l'abitabilità di residenze esistenti.
- Nelle aree interessate dal passaggio delle opere di progetto si dovrà provvedere al ripristino del reticolo idrico, alla continuità dei collegamenti interpoderali, all'accessibilità alle aree interessate.

Autostrada - opere d'arte reticolo idrografico principale

Opere di attraversamento dei fiumi Po, Mincio, Oglio e del Torrente Taro

- ABP - Ai sensi della Direttiva n. 4 del PAI si dovrà considerare nelle verifiche di compatibilità idraulica anche le opere provvisorie e provvisionali nelle fasi

realizzative più significative in termini di interferenza con i fenomeni di piena. Tali verifiche, da svolgersi coerentemente alle indicazioni della direttiva, potranno essere eseguite nell'ambito della progettazione esecutiva e dovranno essere presentate all'Autorità di bacino per l'approvazione, alla quale è condizionato il presente parere di compatibilità.

- AIPO - Dovranno essere analizzate nel dettaglio, con la produzione di specifici elaborati, la fasi di cantierizzazione delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua di competenza dell'AIPO per verificare compiutamente le interferenze transitorie con i deflussi.
- Si prescrive che tutti i tratti in rilevato e/o viadotto non facenti parte espressamente delle opere di attraversamento dei fiumi Po, Mincio, Oglio e del torrente Taro, dovranno essere puntualmente indicati tutti i tratti localizzati in Fascia B o in adiacenza ad essa che fossero eventualmente dotati di quote del piano viabile non superiori di almeno 1 m alle corrispondenti quote di piena calcolate nelle verifiche di compatibilità, e la descrizione degli accorgimenti in tal caso previsti per evitare l'allargamento del piano viabile od interrompere preventivamente la circolazione. Dovrà essere sottoposta ad adeguata ed analoga verifica di compatibilità da sottoporsi alla Autorità di Bacino ogni eventuale modificazione tipologica e/o dimensionale, con riferimento sia alle opere provvisorie e provvisionali che a quelle definitive di tutti gli attraversamenti precedentemente citati, delle stesse o di loro parti interferenti con le dinamiche di piena quali, ad esempio, le fondazioni delle pile, che dovesse essere proposta successivamente al presente parere.

Attraversamento fiume Taro

- Con riferimento al sistema di riferimento topografico adottato per le verifiche di compatibilità, gli estradossi dei plinti di fondazione delle pile del viadotto dovranno essere posizionati altimetricamente a quote inferiori o uguali a quelle di massimo scalzamento stimate, indicate, per ogni pila, nella tabella 5-1 dell'elaborato RAAA/ATST/PD/05.01.01.01 ("Relazione idrologico-idraulica attraversamento fiume Taro e torrente Recchio").
- Considerato che la Direttiva n. 4 del PAI indirizza verso l'assenza di interferenze

con il deflusso della corrente di piena, si prescrive di ridurre quelle causate dalle pile localizzate nell'attuale alveo principale di deflusso (pile P9, P10 e P11) verificando la possibilità di realizzare una struttura dotata del minor numero possibile di pile in alveo attivo. Nel caso presente, essendo previste varie campate di 100 m di lunghezza in aree ove si attende una minor velocità della corrente, si richiede l'ampiezza almeno equivalente per quelle localizzate in corrispondenza dell'alveo principale di deflusso, ove si hanno le maggiori frequenze di interessamento delle pile, e si manifestano le maggiori velocità.

Inoltre non è stata valutata la possibilità di un 'amplificazione del fenomeno erosivo localizzato in corrispondenza delle pile medesime a causa dell' effetto combinato dovuto alla loro breve distanza. Pertanto qualora non ne fosse modificata la localizzazione, dovrà essere specificato se tali effetti potranno determinare l'interessamento dei plinti di fondazione, con conseguente scopertura parziale dei pali.

- Fiume Taro - Non si dovrà poggiare in nessun caso la trave in sponda destra all'attuale margine maestro, ma prevedere un franco di almeno un metro.
- Fiume Oglio, fiume Taro, fiume Mincio - Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere, presentato all'AIPO, per preventiva approvazione, specifico progetto esecutivo della fase di cantierizzazione.

Reticolo idrografico minore

- Dovranno essere risolti in sede di redazione della progettazione esecutiva le criticità nei tratti delle interferenze dirette tra il Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero e il reticolo dei canali consorziali di bonifica intersecanti del concessionario Consorzio di bonifica parmense; in relazione alle interferenze si dovranno adottare le soluzioni tecniche-economiche che garantiscono e soddisfino la efficienza della rete idrica.

Pertanto al proponente si prescrive:

- per i canali consortili dovrà essere garantita la fascia dì rispetto di minimo 7 m prevedendo eventualmente di traslare il canale a campagna;
- prevedere il tombamento solo per gli attraversamenti e dove non fosse possibile

garantire la fascia di rispetto.

- Prevedere per gli scatolari idraulici ove sono previste operazioni di smelmatura, al fine di agevolare le operazioni stesse, un' altezza di 2,5 m , compatibilmente con la livelletta stradale.
- Inoltre dovrà essere redatto apposito atto di convenzionamento per disciplinare i rapporti tra il Soggetto aggiudicatore e il Consorzio di bonifica parmense.

Prescrizioni per le opere connesse e misure compensative stradali

- In Comune di Sissa si dovrà realizzare la variante alla Strada provinciale Padana occidentale sul territorio di Sissa in località San Nazzaro, mediante collegamento con la strada comunale della Castella, e sua riqualificazione e rifacimento dell'innesto sulla provinciale in prossimità della locale chiesa, strada di categoria F2. Intervento previsto nel Protocollo di Intesa 11/07/2005 ma con tracciato differente.

- Nelle rotatorie e innesti dovrà essere adottato un sistema di illuminazione che garantisca un grado di illuminazione ottimale e un livello di sicurezza visivo tale da dare all'utente la possibilità di percepire anche a distanza la reale velocità degli altri automobilisti e in rotatoria prendere decisioni senza e il progetto dell'impianto dovrà essere supportato da calcoli specifici.

Prescrizione di carattere ambientale e paesaggistico

Atmosfera

- Relativamente alla componente atmosfera, prima dell'apertura e messa in esercizio della terza corsia, andranno verificati i dati di traffico del momento e quelli relativi alla fine della vita utile dell'opera. Se si dovessero riscontare incrementi rispetto ai dati dello SIA sulla base del quale è emesso il decreto di Compatibilità ambientale, andrà ripetuta la procedura di VIA finalizzata alla valutazione degli impatti conseguenti da tali incrementi.

Paesaggio

- Si ribadisce la necessità di una attenta progettazione, in termini di qualità architettonica e paesaggistica, dei nodi di intersezione delle viabilità e dei relativi

manufatti infrastrutturali (ponti, sottopassi, cavalcavia) con particolare riferimento ai materiali di finitura, ai colori dei rivestimenti nonché agli aspetti funzionali connessi, quali l'illuminazione, che hanno rilevanti ricadute percettive e paesaggistici. A tal riguardo si raccomanda l'utilizzo nelle rotatorie di illuminazioni puntuali di limitata altezza, evitando l'utilizzo di torri-faro. Si rimanda l'esame di verifica di tali aspetti di dettaglio alla fase di progetto esecutivo.

- Limitatamente alle opere complementari o secondarie previste dal progetto definitivo, al fine di limitare l'impatto paesistico si dovrà prevedere l'impiego oculato delle barriere di sicurezza metalliche, guard-rail.

Acque superficiali e sotterranee

- Matrice acque superficiali, in fase di cantiere - Nella Provincia di Parma nei cantieri 1A, 1B, 2B l'area denominata TI5 "lavaggio mezzi operativi" deve essere prevista su superficie impermeabile dotata di rete di raccolta ed adeguato trattamento delle acque di lavaggio; si sottolinea che nelle planimetrie dei cantieri non è evidenziata la rete di raccolta delle acque di dilavamento delle superfici impermeabili, pur essendo indicato il sistema di trattamento ed il recapito finale. Si ricorda che l'atto autorizzatorio è riferito ad ogni singolo scarico. Nel cantiere 1A, caratterizzato da "Vulnerabilità degli acquiferi a sensibilità attenuata", i posti auto devono essere previsti su superficie impermeabile, dotata di sistema di raccolta e successivo adeguato trattamento delle acque di prima pioggia.
- Acque superficiali fase esercizio - Relativamente alla "Variante SP 10 all'abitato di Viarolo" devono essere previsti adeguati sistemi di controllo degli sversamenti accidentali in corrispondenza degli attraversamenti di corsi d'acqua.
- In riferimento al controllo degli sversamenti accidentali, si dovranno adottare tutte le misure necessarie atte a garantire il contenimento degli stessi nel sistema di raccolta.
- Dovranno essere sviluppati i calcoli per il dimensionamento del sistema di trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dal dilavamento della piattaforma con un sufficiente grado di dettaglio: in particolare, si dovranno fornite le specifiche di dimensionamento della fase di disoleazione.

- Si dovranno indicare i pozzetti di campionamento necessari ai fini delle verifiche dei limiti di accettabilità allo scarico delle acque trattate dai sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dal dilavamento della piattaforma; in ogni caso, si sottolinea la necessità che i progetti inerenti i sistemi di trattamento e smaltimento delle stesse vengano sottoposti preventivamente a verifica di conformità attraverso presentazione alle Province di domanda di autorizzazione allo scarico ai sensi del decreto legislativo n. 152/99 e s.m i.
- Relativamente al progetto ambientale acque una copia delle relazioni "ante-operam", 'in corso d'opera" e "post-operam" andrà consegnata anche alla Provincia (Servizio Acque e Suolo).
- Nelle aree definite vulnerabili, ai sensi della metodologia CNR-GNCDI, al fine di impedire che eventuali sversamenti accidentali di sostanze idroinquinanti possano percolare in falda, dovrà essere verificato l'adeguatezza dello spessore del fondo in argilla dei fossi di guardia.
- La realizzazione di pozzi per il prelievo di acque non potabili a servizio dei cantieri dovrà essere preventivamente autorizzata dalla Provincia (Servizio Acque e Suolo - Ufficio Demanio Idrico), ai sensi dell'art. 95 del T.U. 1775/1933 e comunque dovrà seguire l'iter autorizzativi previsto dalla normativa vigente.
- L'eventuale attingimento temporaneo di acque da corsi d'acqua superficiali dovrà essere preventivamente autorizzato dalla Provincia (Servizio Acque e Suolo - Ufficio Demanio Idrico), ai sensi dell'art. 56 del T.U. 1775/1933 e comunque dovrà seguire l'iter autorizzativi previsto dalla normativa vigente.
- I volumi e le portate delle acque derivate dovranno essere dichiarati agli Organi ed Enti secondo l'iter previsto dalla normativa vigente.
- Nel Comune di Sissa attraversamenti di bonifica e gestione - La gestione e manutenzione dei manufatti di attraversamento idraulico nonché dei vari fossi e canali a servizio dell'intervento dovrà essere regolata con apposite convenzioni che potranno essere attivate in fasi successive anche alla luce delle cessioni delle viabilità di servizio.
- In merito alla rete di raccolta delle acque meteoriche, andranno indicati i punti di

scarico, quantificando per ciascun corpo recettore i volumi annuali scaricati e verificandone la compatibilità con le portate sulla base dei tempi di ritorno indicati dai rispettivi consorzi di bonifica.

Suolo e sottosuolo

- In Provincia di Parma ambito di cava 1 PR Taro Sud (nel Polo G2, Comuni di Medesano e Noceto). Dovrà essere verificata e adeguata la fattibilità della pianificazione individuata attraverso tutti gli strumenti previsti dalla normativa vigente.
- Matrici suolo e sottosuolo - Provincia di Parma: prima del trasporto dei materiali di rifiuto gli stessi dovranno essere adeguatamente caratterizzati per verificarne la natura (pericoloso, non pericoloso). Dovrà essere verificato inoltre l'interferenza del progetto in esame, in area Viarolo, con eventuale sito sottoposto a DM 471/99.
- Laddove si apporteranno modifiche a tratti di canali del reticolo principale, le sezioni dei nuovi inalveamenti dovranno risultare non inferiori ai tratti esistenti a monte e a valle, prevedendo adeguate opere di difesa spondale nei punti di ricongiungimento. La scelta di poli estrattivi posti su proprietà demaniale dovrà essere concordata con l'Autorità di bacino del Po, previa verifica della capacità estrattiva.
- Nelle Province di Parma, Cremona e Mantova si dovrà verificare, in conformità alla “prescrizione del CIPE” n. 13, per ridurre l'utilizzo di materiale proveniente da cave e sulla scorta di esperienze già avviate con successo nel caso infrastrutture a rete pubbliche, la possibilità di utilizzare materiali alternativi associati a tecnologie innovative al fine di proporre un fabbisogno di inerti compatibile con la risorsa disponibile pianificata o pianificabile a breve e sostenibile con gli obiettivi di difesa del suolo e del recupero ambientale. Qualora fosse confermata la proposta progettuale presentata occorrerà predisporre un progetto conforme alle norme del PAI e alle relative direttive rispettandone i limiti e le prescrizioni.

Rumore e vibrazione

- In riferimento alla realizzazione di barriere antirumore, si raccomanda laddove

possibile l'utilizzo di biomuri o di pannelli in legno anzichè pannelli fonoassorbenti trasparenti; ove risulti indispensabile il posizionamento di pannelli o finestre trasparenti si prescrive l'apposizione di sagome di tipo "falco" da collocarsi con densità utile allo scopo (alla distanza di circa 10 cm l'una dall'altra) per evitare l'impatto dell'avifauna contro queste strutture.

- Nello scenario post operam al 2042, in presenza di misure di mitigazione acustica, al fine dì ricondurre i casi riscontrati con il superamento dei limiti normativi, per i quali nello studio non si ravvisa la necessità comunque di interventi di fonoisolamento al recettore, si dovrà effettuate un monitoraggio post operam e in sede di esercizio, qualora permanga il superamento dei limiti ammessi dalla normativa si dovrà intervenire con opportune misure di fonoisolamento.
- In corrispondenza di alcuni recettori ubicati in prossimità delle opere connesse si riscontra il superamento dei limiti normativi; per tali situazioni puntuali è indispensabile procedere ad un approfondimento di indagine al fine di dimensionare, anche sulla scorta degli esiti del monitoraggio ante operam previsto, le necessarie opere di mitigazione dell'intervento.
- Siano utilizzate barriere acustiche trasparenti solo in presenza di effettive necessità a causa del loro pesante impatto provocato sull'avifauna.
- Nel comune di Sissa, relativamente al trasporto dei materiali provenienti dagli altri territori e ricadenti sulla viabilità comunale o provinciale, dovranno essere approntati tutti gli strumenti necessari per la mitigazione acustica e ambientale dei recettori coinvolti.

Mitigazione

- In merito al posizionamento di misure di mitigazione e compensazione le previsioni progettuali dovranno essere oggetto di approfondimento in relazione all'effettiva necessità e alla sensibilità dei ricettari, sulla scorta degli esiti del monitoraggio ante operam previsto valutando eventuali modifiche in accordo con i Comuni attraverso una puntuale razionalizzazione delle aree in grado, comunque, di garantire quanto più possibile le medesime superfici previste nel progetto.
- Laddove fosse necessario spostare le misure di mitigazione e compensazione si

dovrà, attraverso una puntuale razionalizzazione delle aree garantire, comunque, quanto più possibile le medesime superfici previste nel progetto.

- Dovranno essere affrontati gli aspetti legati alla gestione della manutenzione delle aree di mitigazione ambientale mediante appositi atti o convenzioni tra i soggetti proprietari con enti o privati interessati.
- Si dovrà provvedere alla manutenzione delle mitigazioni acustiche, curando la sostituzione di quelle deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'efficacia dell'azione mitigante.
- Nella preparazione del terreno per gli imboschimenti, tenendo conto della elevata dotazione di sostanza organica e nutrienti, e per limitare l'ingresso di specie nitrofile, dovrà essere evitata la concimazione; trattandosi di terreni prevalentemente sciolti, non si ritiene inoltre necessaria l'aratura, risultando sufficienti le lavorazioni di rippatura e fresatura.
- Per quanto attiene la scelta delle specie arboree negli impianti, non dovranno essere inseriti pioppi in consociazione con altre specie, se non per gruppi monospecifici, al fine di limitare la competizione con le specie a più lento sviluppo.
- Per la progettazione delle mitigazioni si dovranno utilizzare specie autoctone provenienti da genotipi locali, onde evitare l'inquinamento genetico delle popolazioni presenti. Le specie vegetali utilizzate, sia arboree che arbustive, dovranno sempre essere corredate da certificazione di provenienza, al fine di salvaguardare la specificità delle specie autoctone preesistenti nel territorio dei Parchi. A tal proposito, si prescrive di fare riferimento a quanto previsto e concordato con gli enti interessati, di utilizzare le tecniche di Ingegneria naturalistica (d.g.r. n° V1/48740 del 29 febbraio 2000).
- L'attività di riqualificazione vegetazionale dovrà essere sempre realizzata al massimo entro due anni dall'inizio della fase di cantierizzazione, laddove le attività di cantiere lo consentono, così da consentire un adeguato sviluppo delle specie poste a dimora, che in questo modo avranno assunto adeguata consistenza al momento dell'entrata in esercizio dell'autostrada.

- Al fine di garantire la permeabilità ecosistemica, i sottopassaggi faunistici dovranno essere realizzati, all'interno delle aree ad elevata sensibilità (riserve e oasi naturali, aree individuate dalle mappature faunistiche) dei parchi regionali, ogni 250 m. Non possono essere considerati utili ai fini della permeabilità faunistica i sottopassi progettati per strade provinciali; semmai sarà possibile prevedere l'utilizzo sicuro da parte della fauna dei sottopassaggi che verranno realizzati per le strade agricole o vicinali.
- Nel Comune di Sissa per l'ipotesi di variante al piano di tutela delle lanche di Torricella, il progetto di rinaturazione dovrà essere condiviso con gli enti coinvolti in modo che la progettualità garantisca il mantenimento degli obiettivi che pongono le basi del piano adottato.
- Chilometro 6+800: si concorda sul tracciato previsto dall'opera tra la S.P. n. 10 di Cremona a l'autostazione Trecasali. Si dovrà verificare la posizione in merito alla duna di mitigazione prevista sul lato sud della stessa viabilità: per la presenza di un quartiere artigianale-industriale e di un'area già individuata e destinata a distributore di carburanti ne sconsiglia l'impiego per motivi di visibilità e fruibilità.
- Specie arboree ed arbustive. Si dovranno collocare i cespugli all'interno del bosco secondo esigenze di spiccata eliofilia degli arbusti che spontaneamente colonizzano le aree perimetrali delle formazioni forestali e costituiscono il cosiddetto "mantello" (fanno eccezione alcune specie maggiormente sciafile quali fusaggine, nocciolo, sangiunello, ecc., che, in qualche misura, possono essere collocate sotto la volta arborea).
- Ad eccezione di specifiche situazioni di "arredo urbano" in corrispondenza di aree di servizio e di sosta in genere, dovranno essere utilizzate esclusivamente specie autoctone vocate all'ambiente circostante, evitando pertanto l'utilizzo di essenze arboree ed arbustive quali quercus petrae, quercus pubescens, strya caprinifolia, albizzia julibrissima, aesculus hippocastanum, hippophae rhamnoides, sorbur domestica, prunus padus, prunus serrulata, viburnum plicatum, hipericum patulum, spirea bumalda, simphoricarpus chenautlii, forsythia, genista lydia, partenocissus inserta, quercus cerris, carpinus betulus, fraxinus ornus, viburnum lantana.

- Gli esemplari arborei dovranno essere disposti in modo naturaliforme e con caratteristiche di bosco ad alto fusto; ciò potrà essere realizzato collocando nella zona centrale dell'area interessata dall'intervento gli esemplari arborei e posando ai margini del bosco una vegetazione arborea a medio fusto ed arbusti.
- Nell'ambito di interventi compensativi dovranno essere utilizzate specie arboree quali frassino (maggiore ed ossifillo), melo selvatico ed acero campestre.

Agricoltura

- Dovranno essere eseguite tutte le verifiche al fine del potere acquisire gli elementi oggettivi per la determinazione delle indennità definitive.
- Gli indennizzi verranno calcolati secondo le norme vigenti e sulla base dell'utilizzo effettivo dei terreni al momento dell'esproprio.
- Nel territorio emiliano si dovrà verificare la fattibilità di progetti innovativi in campo agronomico al fine di conseguire gli obiettivi:
  - efficace inserimento ambientale dell'opera autostradale nei territori coinvolti;
  - rivalutazione con sostegno economico di terreni agricoli che altrimenti perderebbero gran parte del proprio valore produttivo;
  - creazione di ulteriori mitigazioni naturali con una gestione già programmata e sostenuta dal piano proposto. Tale programma può essere considerato come un esperimento da porre in esecuzione sul territorio creando una specie di priorità nei confronti dei bandi europei o regionali che finanziano interventi simili coinvolgendo le Amministrazioni ed enti competenti.

Monitoraggio

- Si dovrà comunicare periodicamente alla Provincia di Parma, ai Comuni e ad ARPA, i risultati del Piano di Monitoraggio Ambientale.
- Si dovrà esplicitare che le attività di monitoraggio, delle acque superficiali e delle acque sotterranee, verranno svolte con costi a totale carico della società costruttrice del «Raccordo autostradale». In ogni caso, le analisi sui campioni dovranno essere effettuate presso laboratori certificati.

Archeologia

- Nel tratto nella Regione Emilia Romagna all'esame degli elaborati del progetto definitivo si osserva che le indagini archeologiche preliminari fin qui effettuate sono state eseguite con metodologie tradizionali limitandosi alla consultazione della bibliografia disponibile e degli archivi , all'analisi delle foto aeree e a un survey di superficie articolato in due tempi diversi. La ricerca ha evidenziato per il tratto parmense diversi siti di accertato o probabile interesse archeologico che andrebbero meglio indagati. In particolare dall'analisi delle foto aeree risultano segnalati n. 35 siti con anomalie. In considerazione di quanto esposto si dovranno effettuare approfondimenti di scavo soprattutto nelle aree a rischio già individuate, il controllo archeologico continuo in corso d'opera e l'eventuale attivazione di scavi archeologici ogniqualvolta la situazione lo richiederà.

<u>Prescrizione in fase di cantierizzazione</u>

- Nel Comune di Sissa si dovrà prevedere la possibilità che tutti gli interventi di regimentazione delle acque della nuova autostrada vengano realizzati come prima opera di cantierizzazione.
- Nel comune di Sissa si dovrà verificare la possibilità, relativamente ai volumi ipotizzati in uscita dalle cave, di trasporto dei medesimi, con metodi alternativi al trasporto su gomma.
- Nel comune di Sissa dovrà essere prevista espressa richiesta in capitolato per la ditta che verrà autorizzata all'escavazione ad effettuare la manutenzione delle viabilità di acceso alla cava.
- In Provincia di Parma si chiede che venga confermato il piano di mobilità dei mezzi di cantiere previsti nel SIA, così da non interferire con le strade provinciali in fase di cantiere.
- Nella Provincia di Parma le imprese esecutrici dovranno attuare i protocolli operativi definiti a livello locale fra enti ed associazioni delle imprese e dei lavori in merito alla promozione del lavoro regolare e sicuro. (Prefettura, Regione, Provincia, associazioni, enti con funzioni di controllo).

Viabilità ed accessi ai cantieri

- Nella Provincia di Parma: la viabilità di cantiere dovrà essere sempre mantenuta in buone condizioni di percorrenza per tutti i mezzi, prevedendo anche idonee misure per evitare i rischi derivanti dall'esposizione, dei lavoratori e della popolazione, alle polveri che possono essere sollevate durante il transito.

Interferenze con la viabilità esistente

- Nella Provincia di Parma si richiede che per tutte le interferenze con altre vie di transito, i coordinatori per la sicurezza effettuino un'analisi approfondita degli eventi che potrebbero causare danni alle persone a seguito delle modifiche alla viabilità attuale, sia autostradale che ordinaria, e motivino la soluzione prevista.
- Nella Provincia di Parma sin dalla fase di progetto riteniamo si debbano prevedere e concordare con gli enti gestori delle autostrade e strade interessate, misure di governo e controllo dei flussi del traffico nelle diverse condizioni: di cantiere, ambientali e di affollamento, individuando per le diverse interferenze e modifiche alla viabilità, specifiche condizioni di viabilità da conseguire con soluzioni di sicura efficacia (es. velocità e distanza dei mezzi, numero massimo di mezzi in coda ai caselli in caso d'interruzione programmata, ecc.).
- Nella Provincia di Parma in considerazione della elevata criticità di alcuni interventi e della presumibile durata dei lavori e delle modifiche alla viabilità ordinaria, si dovranno prevedere standard operativi, d'informazione e comunicazione visiva ottimali, garantendo condizioni elevate di sicurezza, quindi migliori di quelli minimi previsti dal codice della strada.

Onda di piena del fiume Taro

- Nella Provincia di Parma al fine di tutelare le persone che si potrebbero trovare ad operare nel greto del fiume Taro o a percorrere guadi che è ipotizzabile vengano effettuati, si richiede di prevedere adeguate misure per la rilevazione, a monte, del fenomeno con un sistema dall'allarme efficace oltre alla predisposizione delle necessarie procedure di lavoro e controllo.

Igiene sanità pubblica

- Dovrà essere verificato il dimensionamento dei campi base in riferimento al numero di persone realmente presenti, si richiede che gli alloggiamenti, già previsti con camere singole con servizi, siano dotate anche di raffrescamento estivo con idonei impianti di condizionamento.
- Rischi di natura igienico ambientale: ai fini di valutare i rischi di natura igienico ambientale legati ai composti nitro-gruppo, NO2, ossidi di azoto, oltre al PM10 - costituito da particelle solide e liquide e da una serie di composti eterogenei sia per natura chimica che per comportamento fisico, si dovrà prevedere un monitoraggio costante degli inquinanti ambientali per poter valutare il rischio per oli esposti:
  - lavoratori dei cantieri;
  - addetti alle attività e manutenzione autostradale;
  - gruppi di popolazione residente nelle aree cantierabili a ridosso di tali aree.

Altre prescrizioni

- Per evitare casi di mortalità dell'avifauna dovuti a collisione ed elettrocuzione su nuove linee elettriche, si prescrive di apporre sui cavi spirali bianche e rosse alternate lungo i cavi (il bianco per i notturni, il rosso per i diurni) e di dotare i tralicci di dissuasori posti tra i conduttori elettrici alternati a posatoi.
- Dovranno essere risolte le problematiche segnalate dai Comuni relative agli accessi ai fondi agricoli al fine di garantire percorsi minimi agli agricoltori, concordando le soluzioni con i Comuni e i proprietari dei fondi.
- Prima dell'apertura al traffico delle nuove varianti, dovranno essere definiti mediante specifici atti (Accordi/Convenzioni/Protocolli d'Intesa) da sottoscrivere tra la Concessionaria/concedente e gli Enti Territoriali, l'identificazione del titolo di proprietà delle nuove viabilità.
- Dovranno essere predisposte idonee interconnessioni con le linee delle fibre ottiche previste con la realizzazione dell'autostrada, al fine di consentire ai Comuni l'allaccio alle stesse.
- Dovrà essere predisposto un piano di viabilità finalizzato a favorire quei tragitti che consentono di evitare l'attraversamento diretto dei centri abitati, in modo tale che la

mobilità dei mezzi di cantiere coincida con le viabilità maggiori esistenti.

- Le vasche di laminazione, detti "laghetti artificiali ", dovranno essere posizionati quanto più distante possibile dall'infrastruttura stradale , modificandone anche la forma (con forma allungata ed arcuata) purchè siano posti entro la fascia di rispetto e nelle aree di esproprio previste in progetto.
- Si dovrà interporre fra i laghetti e l'infrastruttura una fascia boscata ad alto fusto utilizzando specie igrofile quali pioppo bianco (popolus alba), pioppo nero (popolus nigra), salice bianco (salix alba). In prossimità della sede stradale utilizzare invece specie che presentano caratteristiche più mesofite quali farnie (quercus robur) ed aceri campestri (acer campestre).
- Durante gli scavi per la realizzazione dei laghetti si dovrà evitare l'oltrepassamento del franco di falda, al fine di preservare l'acquifero da potenziali inquinamenti.
- Relativamente alle cave ed agli ambiti degradati si dovranno realizzare i laghetti di cava con forma allungata ed arcuata, volta a simulare le lanche che si originano sui meandri fluviali dismessi;
- Per il recupero naturalistico delle aree degradate si dovrà o utilizzare frassino maggiore e frassino ossifillo oppure evitare o comunque contenere l'utilizzo dell'Ontano nero e degli arbusti ad esso associati (viburnum opulus, frangula alnus).
- Si richiede che il nome dell'uscita all'autostazione in località San Quirico di Trecasali (in corrispondenza della Cispadana) sia “TRECASALI" o "TRECASALI-TERRE VERDIANE" o comunque una denominazione con la finalità di rendere identificabile l'ambito territoriale sul quale recapita l'infrastruttura.
- Si dovrà verificare la rispondenza dei rilievi topografici con la realtà dei luoghi eseguendo un controllo puntuale ove sono avvenute profonde modificazioni territoriali.
- Si dovrà approfondire nel dettaglio il computo metrico estimativo dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientate e paesaggistico, con chiaro riferimento alle aree interessate.

- Si dovranno indicare chiaramente le condizioni gestionali e finanziarie legate alla realizzazione delle azioni mitigative.
- Dovrà essere prodotta nella progettazione esecutiva, la documentazione relativa alla metodologia, ai tempi della realizzazione degli interventi di mitigazione e alla loro manutenzione.
- Ferma restando la soluzione progettuale per il raccordo autostradale e per le altre opere previste dal progetto definitivo, si dovrà verificare lo studio sulla modalità delle dinamiche di ripartizione modale.
- La realizzazione degli interventi di inserimento paesaggistico, ambientale e compensativo dovrà essere riportata nel cronoprogramma attuativo dell'opera.
- Si dovrà verificare la congruenza delle aree destinate per le opere di mitigazione con quelle inserite nel piano particellare di esproprio.

Prescrizioni per servizi interferenti

- In fase esecutiva il Soggetto aggiudicatore dovrà, con tutti gli enti interferiti, concordare, sulla base del Piano di risoluzione delle interferenze previsto dal Progetto definitivo, elementi di dettaglio per garantire la risoluzione delle interferenze stesse.

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

Tipologie diverse

- Nel comune di Trecasali si dovrà verificare le assunzioni del parco macchine ipotizzato al fine della stima sulle emissioni inquinanti.
- Nel comune di Trecasali si ritiene estendere allo studio di analisi atmosferica, definendo nel dettaglio, oltre lo studio atmosferico dello specifico sito industriale dell'Eridania, particolarmente a rischio sotto l'aspetto atmosferico, anche le emissioni delle attività dei limitrofi lievitificio e centrale termoelettrica. Si ritiene che tali valori debbano assolutamente essere considerati nello studio di analisi atmosferica presentato.
- Nel comune di Trecasali si ritiene opportuno verificare nel piano particellare di esproprio la congruenza e rispondenza degli elementi di progetto e delle opere esistenti.
- Nel comune di Trecasali si ritiene opportuno individuare l'iter approvativo dei dati acquisiti durante la campagna di monitoraggio ambientale.
- Nel comune di Trecasali si ritiene opportuno verificare, definendoli con apposita procedura, che nel momento della misura del dato ambientale siano contemporaneamente presenti (almeno in alcune osservazioni a campione) anche esponenti delle Amministrazioni locali, e delle ARPA territoriali o loro delegati.

Sicurezza e prevenzione

- Al fine di consentire una corretta e sicura realizzazione dell'opera, si dovrà prevedere, a supporto del coordinatore per la sicurezza in fase d'esecuzione, uno specifico gruppo di coordinamento dell'esecuzione dei lavori con specifiche funzioni in merito alla promozione e controllo delle tematiche inerenti la salute e la sicurezza durante i lavori, ivi comprese le verifiche preventive e durante i lavori delle idoneità delle imprese ammesse, dei mezzi ed attrezzature oltre quella professionale e sanitaria del personale.

- In considerazione della complessità dei lavori, si dovrà prevedere, un gruppo di coordinamento per ogni lotto e per ogni opera di grande rilevanza ingegneristica (es. ponte sul fiume Po); detto gruppo dovrebbe aver un organico minimo di tre persone particolarmente esperte in materia di sicurezza nei grandi cantieri edili.
- Per il controllo dell'accesso delle persone ai cantieri. dovrà essere utilizzato di un adeguato sistema di controllo, che consenta il riconoscimento della persona e della ditta di appartenenza, dislocandoli nei punti necessari per effettuare agevolmente le operazioni d'ingresso in cantiere.

Ambienti lavoro

- I dati relativi: ai programmi di lavoro, alle imprese che li stanno svolgendo, ai mezzi ed attrezzature utilizzate, ed alle persone presenti durante l'esecuzione delle opere attive, dovranno essere inviati allo scrivente Servizio di prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro, per via telematica e in tempi congrui per lo svolgimento delle verifiche di competenza, secondo una procedura operativa da concordare.
- Nei documenti di gara sarebbe opportuno prevedere esplicitamente, tra le motivazione per la risoluzione del contratto, in particolare per le aziende recidive, il mancato rispetto delle norme di sicurezza, prevedendo ed attuando procedure rapide per l'allontanamento delle ditte e delle persone inidonee.
- Analogamente nei documenti di gara sarebbe opportuno che fosse esplicitato anche quali e quanti dei propri mezzi e personale, l'impresa si impegna ad utilizzare nelle opere previste e quali saranno oggetto di noli o sub appalti.
- Si ritiene opportuno prevedere la stipula di una convenzione, tra il Committente dei lavori e le ASL competenti per territorio che , riconoscendo i maggiori oneri delle ASL durante l'apertura dei cantieri, consegua l'obiettivo di assicurare:
  - ➢ ai lavoratori ed alle loro famiglie che, risiedendo fuori provincia, ma alloggiano nei campi base o in altri edifici in zona, un'idonea assistenza socio sanitaria (compresa la medicina di base assicurata da un medico di medicina generale scelto da uno specifico elenco);
  - ➢ interventi rapidi in caso d'emergenza nei diversi cantieri previsti;
  - ➢ adeguati livelli d'informazione ed assistenza alle imprese ed alle persone

coinvolte nelle tematiche di salute e sicurezza sul lavoro.

- E' necessaria, fatte salve le indispensabili verifiche tecnico-normative , la formazione di un gruppo di operatori da destinare in modo esclusivo all'attività di controllo e ispezione permanente del cantiere autostradale.
- Si è ritenuto di suggerire in fase di realizzazione delle strutture di cantiere, fatte salve le indispensabili verifiche tecnica-normative, di collocare i box doccia negli spogliatoi anziché nei servizi igienici.
- Individuazione dei rischi per la salute: al fine di proteggere la falda particolare attenzione andrà posta anche nella realizzazione delle trincee drenanti la cui profondità è generalmente tra 1 e 5 m., è ovvio che sia per i sistemi drenanti che per i riempimenti degli scavi andranno utilizzati materiali a ridotto impatto ambientale rappresentati dai materiali tradizionali in alternativa all'utilizzo dei composti di recupero.

ALLEGATO 2

Parte 1^ - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE

La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta nei seguenti elaborati:

RAAA-ATST-PD-28

RAAA-CR01-PD-19

RAAA-MN01-PD-17

RAAA-MN01-PD-24

RAAA-VR01-PD-20

Parte 2^ - ESPROPRI

La documentazione relativa agli espropri è contenuta nei seguenti elaborati progettuali:

RAAA-ATST-PD-29

RAAA-CR01-PD-20

RAAA-MN01-PD-18

RAAA-MN02-PD-25

RAAA-VR01-PD-21

ALLEGATO 3

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, della società Società Autocamionale della Cisa S.p.a., la quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;

- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta dell'esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che il soggetto aggiudicatore e la Società Autocamionale della Cisa S.p.a. - d'intesa tra loro - definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D. Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;
- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

10A13420

DELIBERAZIONE 22 luglio 2010.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte Lotto San Gerolamo (CUP B81B03000220004). Progetto definitivo. (Delibera:zione n. 73/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61;

Vista legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e s.m.i., concernente l'«Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante «Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria», che all'art. 6 quinquies istituisce, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall'anno 2009, un fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese (c.d. Fondo infrastrutture);

Visto il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante «Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il Quadro Strategico Nazionale», convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e visto, in particolare, l'art. 18, che, tra l'altro, demanda a questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, di assegnare, fra l'altro, una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate al Fondo infrastrutture anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l'edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l'innovazione tecnologica e per le infrastrutture strategiche per la mobilità, fermo restando il vincolo di destinare alle Regioni del Mezzogiorno l'85 per cento delle risorse ed il restante 15 per cento alle Regioni del Centro-Nord e considerato che il rispetto di tale vincolo di destinazione viene assicurato nel complesso delle assegnazioni disposte a favore delle Amministrazioni centrali;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*G.U.* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che riporta all'allegato 1, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del «Corridoio plurimodale padano», l'intervento «Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)», con un costo complessivo di 3.098,741 milioni di euro, e che riporta all'allegato 2, tra i «Corridoi autostradali e stradali» della Regione Lombardia, il «Sistema Pedemontano e opere complementari (compreso Bergamo – Lecco)»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*G.U.* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*G.U.* n. 199/2006), con la quale questo Comitato – nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*G.U.* n. 207/2005) – all'allegato 1 ha confermato sia l'intervento denominato «Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)», sia il relativo costo;

Vista la delibera 18 dicembre 2008, n. 112 (*G.U.* n. 50/2009), con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, disposto l'assegnazione di 7.356 milioni di euro, al lordo delle preallocazioni richiamate nella delibera stessa, a favore del Fondo infrastrutture per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 3, (*G.U.* n. 129/2009), con la quale questo Comitato ha assegnato al Fondo infrastrutture ulteriori 5.000 milioni di euro, per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui 1.000 milioni di euro destinati al finanziamento di interventi per la messa in sicurezza delle scuole e 200 milioni di euro riservati al finanziamento di interventi di edilizia carceraria;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (*G.U.* n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) ed ha altresì preso atto della «Proposta di Piano infrastrutture strategiche», predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009;

Vista la delibera 6 novembre 2009, n. 83, sulla quale la Conferenza unificata ha espresso parere favorevole nella seduta dell'8 luglio 2010 e con la quale questo Comitato ha apportato ulteriori modifiche al quadro di dettaglio degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009 già approvato con la citata delibera 6 marzo 2009, n. 10, nonché con le successive delibere 26 giugno 2009, n. 51 (*G.U.* S.O. n. 14/2010) e 15 luglio 2009, n. 52 (*G.U.* S.O. n. 14/2010);

Vista la delibera 6 novembre 2009, n. 98 (*G.U.* n. 52/2010), con la quale è stato approvato il progetto preliminare della «Variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte» ed è stato assegnato alla Provincia di Lecco – per la realizzazione del «Lotto funzionale San Gerolamo», da Chiuso di Lecco a via dei Sassi in Calolziocorte – un finanziamento di circa 71,7 milioni di euro a carico del citato Fondo infrastrutture;

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato stesso nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 16 luglio 2010, n. 31033, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato del progetto definitivo relativo alla «Variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte – lotto San Gerolamo – tronco Bergamo»;

Viste le note 19 luglio 2010, n. 31206, 20 luglio 2010, n. 31451, e 21 luglio 2010, n. 31779, con le quali la suddetta Amministrazione ha trasmesso la documentazione istruttoria relativa all'intervento in questione;

Su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto preliminare approvato con la richiamata delibera n. 98/2009 prevede la realizzazione di un'arteria di circa 4,6 km, dei quali 3,4 km in galleria, conformemente alla categoria C, sottocategoria C1, delle norme di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 (piattaforma stradale della larghezza complessiva di 10,5 m, ad unica carreggiata di due corsie), salvo che per la galleria San Gerolamo, da realizzare a carreggiate separate monodirezionali e monocorsia;

che, in particolare, il suddetto progetto preliminare – costituito dai lotti funzionali «San Gerolamo», da Chiuso di Lecco a via dei Sassi in Calolziocorte, e «Lavello», da via dei Sassi in Calolziocorte alla località Sala di Calolziocorte – prevede la realizzazione delle seguenti opere:

tre tratti di strada a cielo aperto

due gallerie, denominate «San Gerolamo» (lunga circa 2,4 km e che costituisce la variante di Vercurago) e «Lavello» (lunga circa 1 km e che costituisce parte della variante di Calolziocorte), con i relativi impianti di ventilazione e di illuminazione e le necessarie opere connesse

una breve galleria di sicurezza che connette l'asta principale alla superficie, nel Comune di Vercurago

quattro rotatorie, che assicurano la connessione con la viabilità locale

che fra le raccomandazioni a corredo del citato progetto preliminare figura l'indicazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici di rendere l'intero tracciato stradale coerente con le tipologie previste dal richiamato decreto ministeriale 5 novembre 2001 e, in particolare, di rivedere la soluzione adottata per la galleria San Gerolamo, passando ad una galleria ad unico fornice a percorrenza bidirezionale, che consentirebbe, in vista di un futuro raddoppio della strada, di adattare parte degli impianti senza intervenire sulla struttura;

che il progetto definitivo in esame concerne il solo lotto funzionale «San Gerolamo», da Chiuso di Lecco a via dei Sassi in Calolziocorte, per una lunghezza complessiva di 2,7 km circa, di cui 2,4 km in galleria;

che il progetto ha recepito la citata indicazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, prevedendo ora che la galleria San Gerolamo sia realizzata ad unico fornice e con carreggiata a doppio senso di marcia;

che il Soggetto aggiudicatore ha ritenuto opportuno rinviare l'attività di progettazione degli impianti di ventilazione, illuminazione e antincendio della galleria principale e della galleria di sicurezza di connessione dell'asta principale alla viabilità esistente nel Comune di Vercurago, pur computati tra le somme a disposizione, alla fase di esecuzione dei lavori edili stradali, in modo da adottare le soluzioni tecnologiche aggiornate alla normativa in materia di sicurezza stradale in continua evoluzione;

che con delibera di Giunta 23 marzo 2010, n. 82, la Provincia di Lecco, in qualità di Soggetto aggiudicatore, ha tra l'altro approvato il progetto definitivo del lotto «San Gerolamo» e si è impegnata a coprirne il fabbisogno residuo, pari a 22 milioni di euro, mediante assunzione di un mutuo flessibile con la Cassa depositi e prestiti;

che con nota 23 marzo 2010, n. 12956, la Provincia di Lecco ha trasmesso il progetto definitivo dell'intervento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle altre Amministrazioni ed Enti interessati e ai gestori delle interferenze;

che è stata data comunicazione dell'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità dell'opera mediante avviso pubblicato sul quotidiano nazionale «La Repubblica» del 30 marzo 2010, sul quotidiano regionale «La Repubblica» del 31 marzo 2010, sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia del 24 marzo 2010, n. 12, nonché sul Servizio pubblicazione avvisi di esproprio della predetta Regione in data 25 marzo 2010, al n. 235, e all'albo pretorio dei Comuni interessati;

che il progetto è corredato dalla relazione del progettista di cui all'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006;

che in data 17 maggio 2010 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato la Conferenza di servizi, conclusasi il successivo 6 luglio;

che i pareri acquisiti durante la suddetta Conferenza o pervenuti successivamente alla stessa sono favorevoli con osservazioni e/o prescrizioni;

che con nota 14 giugno 2010 n. 24363, il Comando logistico dell'Esercito (Ufficio movimenti e trasporti) ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto in esame;

che con nota 22 giugno 2010 n. 43099, la Regione Lombardia ha trasmesso il parere con prescrizioni e raccomandazioni adottato con la delibera di Giunta 9 giugno 2010, n. 98, espresso nella citata Conferenza di servizi;

che con nota 5 luglio 2010, n. 20233, il Ministero per i beni e le attività culturali ha formulato il proprio parere favorevole, con prescrizioni, in merito alla pronuncia di compatibilità ambientale del progetto definitivo in questione;

che sono stati trasmessi gli elaborati progettuali relativi al programma di risoluzione delle interferenze e agli immobili da espropriare;

sotto l'aspetto attuativo:

che, come riportato nella citata delibera n. 98/2009, il Soggetto aggiudicatore è la Provincia di Lecco;

che, secondo quanto specificato dal Ministero istruttore in sede di approvazione del progetto preliminare, il progetto esecutivo dell'opera sarà posto a base di appalto mediante procedura aperta (asta pubblica);

che, come riportato nelle schede ex delibera n. 63/2003, i tempi di realizzazione del lotto in approvazione sono previsti in 64 mesi complessivi, di cui 8 mesi per le attività progettuali ed autorizzative residue, 6 mesi per la gara e l'appalto dei lavori e 50 mesi per la realizzazione dell'opera;

sotto l'aspetto finanziario:

che il lotto funzionale in esame ha un costo complessivo pari a circa 93,7 milioni di euro, elaborato a prezzi 2009 e conforme al quadro economico presentato in sede d'istruttoria del progetto preliminare, di cui alla richiamata delibera n. 98/2009;

che, nell'ambito del suddetto costo complessivo, figurano lavori per 66,3 milioni di euro (di cui 64,8 milioni di euro per lavori soggetti a ribasso d'asta ed 1,5 milioni di euro per oneri per la sicurezza) e somme a disposizione per 27,4 milioni di euro;

che, come previsto nella citata delibera n. 98/2009, la copertura del richiamato costo complessivo di 93,7 milioni di euro è imputata:

quanto a 71,7 milioni di euro sulle risorse del Fondo infrastrutture

quanto a 22 milioni di euro su risorse della Provincia di Lecco, mediante contrazione di un mutuo flessibile con la Cassa depositi e prestiti, come ribadito dalla stessa Provincia nella citata delibera di Giunta n. 82/2010

che l'opera non presenta un «potenziale ritorno economico» derivante dalla gestione, trattandosi di strada provinciale per la quale non è prevista l'applicazione di tariffe e i cui soli ricavi conseguibili sono marginali e possono derivare dalla pubblicità e dalle eventuali concessioni per l'apertura di impianti di vendita di carburanti;

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della contestuale dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della «Variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte – lotto funzionale San Gerolamo», illustrato nella «presa d'atto».

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nella parte 1^ dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^ del citato allegato. Il Soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3 La documentazione relativa agli immobili di cui è prevista l'espropriazione è contenuta nel documento del progetto definitivo «Elenco ditte da espropriare e servitù», mentre la documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta nel documento del progetto definitivo «Risoluzione delle interferenze art. 171 D.LGS. 12.04.2006 N. 163».

1.4 La Provincia di Lecco provvederà a stipulare il contratto di mutuo con la Cassa depositi e prestiti per la quota di competenza di 22 milioni di euro prima dell'espletamento della gara d'appalto.

Copia del suddetto contratto di mutuo dovrà essere inviata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che provvederà – a sua volta – a trasmetterla alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica.

2. Disposizioni finali

2.1. Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato al punto 1.1 della presente delibera.

2.2. Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.2. Il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica.

2.3. Il suddetto Ministero provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.4. In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che – fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

2.5. Ai sensi della richiamata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 22 luglio 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 28 ottobre 2010

Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 7 Economia e finanze, foglio n. 103

ALLEGATO 1

VARIANTE ALLA S.S. 639 NEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI LECCO RICOMPRESA NEI COMUNI DI LECCO, VERCURAGO E CALOLZIOCORTE LOTTO SAN GEROLAMO – TRONCO BERGAMO

Parte 1 – PRESCRIZIONI

- Tutte le opere previste non in galleria, scavi o sbancamenti di qualsiasi natura, anche di modesta profondità, dovranno essere eseguiti con controllo specialistico continuativo che possa accertare eventuali presenze di interesse archeologico. Tali accertamenti, che saranno diretti dalla Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia ai sensi dell'articolo 88, comma 1, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), dovranno essere materialmente effettuati da ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell'ente committente, ai sensi dell'articolo 28, comma 4, del medesimo decreto legislativo poiché si evidenzia un rischio archeologico delle aree d'intervento.
  Inoltre le aree ove la strada entrerà in galleria, sotto il massiccio su cui sorge il Santuario di S. Gerolamo, e ove ne riemergerà dovranno essere sottoposte preventivamente, da parte di personale specializzato in scavi archeologici, ad una ricognizione di superficie.
  Qualora la ricognizione di superficie e/o la sorveglianza delle opere di scavo abbiano dato esito positivo, ciò darà luogo ad uno scavo preventivo secondo quanto previsto dal codice degli appalti, a carico dell'ente appaltante (articolo 96, comma 5, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modifiche).

- Le ditte esecutrici dei lavori dovranno comunque essere chiamate dalla stazione appaltante al rispetto di quanto previsto dal Decreto legislativo n. 42/2004 in materia di ritrovamenti archeologici.

- Dovrà essere assicurata la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive ed erbacee di nuovo impianto. A questo scopo dovranno essere effettuate, da parte del proponente, le necessarie cure colturali nei 3-5 anni successivi alle semine e alle piantagioni, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza. Inoltre, dovrà essere stipulata una convenzione permanente con gli Enti Locali interessati o con gli agricoltori, onde assicurare nel tempo la vita delle essenze poste a dimora.

- Dovranno essere previsti, in adeguato numero, ecodotti per il passaggio della fauna, al fine di contrastare l'effetto "barriera". Si dovranno, inoltre, definire idonee misure di salvaguardia della rete ecologica esistente e di valorizzazione quantitativa/qualitativa degli elementi fissi sul territorio (siepi, filari, alberi isolati, vie d'acqua ecc.).

- Le opere in progetto non dovranno incidere sul corretto deflusso delle acque.

- La programmazione dei flussi di materiale inerte (prelievo e smaltimento) dovrà tendere, per quanto possibile, a soddisfare i fabbisogni dell'infrastruttura mediante le risorse disponibili o mediante utilizzo di inerti di recupero. Le modalità di riutilizzo dei materiali di scavo in eccesso, per realizzare opere di recupero ambientale e/o rimodellamenti morfologici, dovranno essere concordate con il Comune territorialmente competente. Qualora i materiali di cui sopra non fossero riutilizzati entro il cantiere di produzione, dovranno essere rispettate le disposizioni della legge

regionale 8 agosto 1998, n. 14, e in particolare quelle dell’articolo 35, commi 2 e 3. Ai sensi della normativa vigente in materia di cave, si rammenta che non è consentita l'apertura di cave per opere pubbliche per la fornitura di materiale per calcestruzzi e conglomerati bituminosi (delibera della Giunta regionale 29 dicembre 1997, n. VI/33965).

- Le modalità di gestione delle terre e delle rocce da scavo provenienti da attività di escavazione dovranno essere effettuate nel rispetto della normativa vigente (articolo 186 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4). Si sottolinea peraltro che, alla luce degli indirizzi della pianificazione regionale in materia di gestione dei rifiuti che prevedono la massimizzazione del recupero e del mercato degli stessi in termini di materia ed energia, è comunque da privilegiarsi l'utilizzo di materiali inerti da rifiuto rispetto all'uso di inerte proveniente dalla realizzazione di cave di prestito.
  Per quanto riguarda il riutilizzo del materiale, deve essere effettuata la descrizione dei siti e dei tempi previsti per l'accumulo dei materiali scavati nonché degli accorgimenti atti a minimizzare la dispersione di polveri ed eventuali contaminanti, alla definizione delle procedure di verifica della qualità dei materiali e della definizione dei siti di destinazione dei medesimi, dai quali dipendono anche i requisiti dei materiali da conferire.

- Per il reperimento di adeguate essenze autoctone dovrà esser fatto riferimento al Centro regionale per la flora autoctona, con sede nel Parco regionale del Monte Barro.

- Dovranno essere realizzati sistemi finalizzati a limitare i danni da caduta della fauna terrestre, all'uscita dei tunnel.

- Dovranno essere affrontati i molteplici aspetti connessi alla progettazione delle misure di mitigazione degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera, garantendo, in linea generale, un'elevata qualità progettuale, realizzativa e manutentiva. A tal fine, il proponente dovrà definire quantità e tipologie delle misure adottate (sezioni tipo e particolari costruttivi), assumendo come riferimento quanto contenuto nel P.T.C.P e nei singoli strumenti urbanistici comunali.

- Dovrà essere, predisposto un piano di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere di mitigazione, coordinando gli interventi con quelli relativi ad altre infrastrutture previste nel medesimo contesto territoriale.

- Dovrà essere assicurata l'efficacia degli interventi di mitigazione previsti mediante monitoraggio delle componenti ambientali interferite, individuando nuove misure mitigative laddove i rilievi dovessero evidenziare il superamento dei limiti di legge. Le misure, unite al programma degli eventuali interventi correttivi, dovranno essere inviate all' A.R.P.A. per le verifiche di competenza.

- Sia nel computo metrico sia nel quadro economico complessivo del progetto esecutivo, dovrà essere puntualmente individuata ed indicata la valutazione

economica degli interventi di mitigazione proposti (quantità e costi complessivi, inclusa la manutenzione e la gestione).

- Vegetazione, flora, fauna, SIC: dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione proposti dal proponente nello studio d'incidenza allegato allo studio d'impatto ambientale, necessari per evitare la dispersione di polveri e per attenuare l'inquinamento acustico, soprattutto in prossimità delle aree a valenza naturalistica e dei corsi d'acqua adiacenti ai SIC, che hanno un ruolo importante nella rete ecologica locale. In particolare ci si riferisce a:
  - realizzazione di tombotti per i ruscelli esistenti;
  - realizzazione di attraversamenti ecologici per gli animali (tombotti in c.a. accompagnati da opportuni interventi naturalistici che ne permettano l'utilizzo effettivo da parte della fauna), al fine di garantire la continuità dell'ecomosaico, limitando la frammentazione dell'ecosistema;
  - installazione d'illuminazione ecocompatibile, utilizzando lampioni con lampade coperte superiormente;
  - impianto di specie autoctone all'imbocco delle gallerie, in grado di assorbire gli inquinanti atmosferici, bloccare le polveri in sospensione ed abbattere il rumore.

  Si segnala che l'area in oggetto è identificata in: Corridoio primario del fiume Adda (tratto compreso fra l'emissario dal Lago di Como e il primo tratto del Lago di Garlate) della Rete ecologica regionale (approvata con la delibera della giunta regionale 30 dicembre 2009, n. VIII/10962, "Rete ecologica regionale: approvazione degli elaborati finali, comprensivi del settore Alpi e Prealpi") per la quale si raccomanda la conservazione della continuità territoriale lungo le sponde, evitando l'occupazione dei pochi tratti di sponda ancora naturaliformi; conservazione e consolidamento delle piccole aree palustri residue lungo le sponde.

- Paesaggio: dovrà essere perseguita la schermatura visiva dei tratti a cielo aperto mediante un'attenta progettazione delle fasce di rispetto, nonché dei manufatti accessori e delle sistemazioni a margine (scarpate, alberature...).

- Le soluzioni progettuali adottate dovranno evitare effetti negativi dovuti allo scarico e allo smaltimento delle acque di prima pioggia e ad eventuali sversamenti accidentali al fine di non compromettere il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale fissati per i corpi idrici significativi dal Piano di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) della Regione Lombardia (approvato con delibera della giunta regionale 29 marzo 2006, n. VIII/2244) nonché nel rispetto di quanto previsto dal Piano di gestione del distretto idrografico del bacino del Fiume Po (adottato con delibera 24 febbraio 2010, n. 1) e dalla direttiva 2000/60/CE.

- Per quanto riguarda gli scarichi di acque reflue e di acque di prima pioggia originati dai cantieri, si rammenta che tali scarichi dovranno essere conformi alle disposizioni di legge nazionali e regionali vigenti in materia (decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., regolamento regionale 24 marzo 2006, n. 3, "Disciplina e regime autorizzatorio degli scarichi di acque reflue domestiche e di reti fognarie, in

attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a), della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26" e regolamento regionale 24 marzo 2006, n. 4, "Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a), della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26").

- Dovrà predisporsi un'indagine idraulica, geologica ed idrogeologica utile ad accertare le condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee e le eventuali interferenze negative che la realizzazione dell'opera potrà comportare sul regime delle falde acquifere e delle portate idriche delle acque captate per il fabbisogno umano. Qualora necessario, in fase di esecuzione delle opere dovranno essere messe in atto tutte le misure necessarie alla messa in sicurezza delle zone di salvaguardia delle captazioni idropotabili interferite dall'opera, come previsto dalla normativa nazionale e regionale vigente in materia (delibera della giunta regionale 10 aprile 2003, n. VII/12693, e articolo 94 del decreto legislativo n. 152/2006).

- Il proponente dovrà presentare la documentazione di cui all'articolo 2, punto 1, lettera c), della delibera della giunta regionale 8 marzo 2002, n. VII/8313; in particolare si richiede la collocazione degli ambienti abitativi più vicini al previsto tracciato stradale e quelli posti all'interno delle eventuali fasce di pertinenza, con l'indicazione delle relative altezze e della distanza dall'infrastruttura in progetto.
  Per quanto attiene i risultati delle modellizzazioni effettuate nei tre scenari scelti, si osserva che le tavole di modellizzazione acustica non forniscono, secondo quanto indicato all'articolo 2, punto 1, lettera f), della delibera della giunta regionale n. VII/8313, stime puntuali dei livelli di pressione acustica nei ricettori critici. Inoltre non si ritiene esaustiva una simulazione modellistica alla sola quota di 4 m dal suolo, in quanto questo non consente di valutare l'impatto dell'opera in progetto su eventuali recettori critici caratterizzati da più piani. Quest'aspetto riveste particolare importanza nell'ambito della scelta delle opere di mitigazione previste, le cui caratteristiche geometriche potrebbero non garantire un abbattimento dei livelli sonori tale da determinare il rispetto dei limiti di legge in tutti i recettori critici. Si dovranno pertanto fornire i risultati ottenuti per i livelli sonori nei singoli punti, a diverse altezze. Le stesse simulazioni dovranno essere effettuate anche tenendo conto delle caratteristiche delle opere di mitigazione, ove previste, al fine di valutarne l'efficacia. Si fa presente inoltre che dall'analisi della tavola di modellizzazione acustica relativa al punto P1, contrariamente a quanto indicato nella relazione tecnica, emerge che i livelli di pressione sonora previsti in corrispondenza degli edifici più prossimi alla nuova strada superano i limiti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 2004, n. 142, sia nel periodo di riferimento diurno, sia in quello notturno. Si dovranno pertanto prevedere opere di mitigazione acustica in tale ambito territoriale.
  Si dovrà presentare, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, un programma di monitoraggio acustico avente lo scopo di verificare le previsioni dello studio d'impatto attraverso rilevazioni fonometriche nei punti critici concordati con A.R.P.A. Lombardia (all'articolo 2, punto 1, lettera f), della delibera della giunta regionale n. VII/8313).

Il proponente dovrà assicurare inoltre la verifica dell'efficacia degli interventi di mitigazione proposti e dovrà prevederne di nuovi laddove le misure effettuate negli stessi punti evidenzino il superamento dei limiti previsti dalla legge.
Dovrà essere assicurato il rispetto dei limiti di rumore presso i recettori in prossimità del tratto a cielo aperto, prevedendo e dimensionando, con il progetto esecutivo, le misure di mitigazione acustica che fossero necessarie e valutandone in via previsionale l'efficacia. Dovrà essere effettuato un monitoraggio acustico post operam in corrispondenza dei recettori interessati dalle immissioni di rumore del tratto a cielo aperto dell'infrastruttura in progetto, finalizzato a verificare il rispetto dei limiti di rumore. Le posizioni e modalità dei rilievi fonometrici del monitoraggio dovranno essere sottoposte ad A.R.P.A. per la verifica di adeguatezza. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta una relazione riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti di rumore e l'indicazione degli interventi di mitigazione che risultassero necessari per conseguire il rispetto di limiti e dei tempi della loro attuazione.

- La definizione delle opere di compensazione ambientale dovrà di massima:
  - interessare una superficie complessiva congrua rispetto a quella occupata dall'infrastruttura;
  - includere il cronoprogramma di realizzazione in modo da assicurarne, di norma, l'ultimazione prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura;
  - essere coordinata con i progetti di mitigazione relativi agli altri interventi infrastrutturali in programma nell'area interessata dall'intervento.

- Tutte le opere di compensazione indicate nello SIA e prescritte dalla Regione Lombardia dovranno essere sviluppate in modo organico e dettagliato, con adeguati schemi progettuali e relativi programmi vegetazionali; esse dovranno essere progettate in maniera integrata, tenendo conto sinergicamente di tutte le valenze presenti sul territorio.

- Le azioni compensative, per quanto possibile da localizzarsi nello stesso territorio comunale oggetto degli impatti non mitigabili, dovranno essere sviluppate in accordo con le Amministrazioni locali interessate e con gli Enti gestori dei Parchi, che potranno fornire utili contributi all'individuazione sia delle tipologie delle opere sia della loro localizzazione.

- La documentazione di progetto dovrà altresì assicurare la titolarità ad intervenire nei relativi ambiti geografici e la disponibilità delle necessarie risorse finanziarie. Nello specifico, la valutazione economica degli interventi compensativi, di cui si richiede l'individuazione delle sezioni tipo e dei particolari costruttivi, dovrà essere riportata sia nel computo metrico sia nel quadro economico complessivo dell'opera.

- Tutti gli aspetti relativi al Piano di monitoraggio ambientale (metodologie, parametri, localizzazione punti di misura, modalità di trattamento dei dati e di interventi di risoluzione delle criticità) dovranno essere concordati nel dettaglio con A.R.P.A. prima dell'avvio della fase di monitoraggio ante operam.

Il Piano di monitoraggio ambientale dovrà essere redatto in conformità alle "Linee guida per il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere di cui alla Legge Obiettivo (L. 21.12.2001, n. 443)".
Il proponente dovrà farsi carico di attivare, tempestivamente e comunque prima dell'avvio della fase di monitoraggio ante operam, un confronto con A.R.P.A. per definire il Piano di monitoraggio ambientale, integrare gli elaborati progettuali, anche secondo le indicazioni contenute nel presente parere, e concordare le modalità di attuazione del monitoraggio stesso.
Il Piano di monitoraggio ambientale dovrà essere redatto in conformità alle "Linee guida per il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere di cui alla Legge Obiettivo (L. 21.12.2001, n. 443)".
Il proponente dovrà comunque farsi carico delle eventuali azioni mitigative nel caso in cui i risultati del monitoraggio evidenziassero situazioni di criticità o di superamento delle soglie fissate, indicando altresì i tempi di attuazione delle misure mitigative e/o correttive.

- Nelle aree identificate come di maggior criticità dovrà essere condotto un monitoraggio dei principali inquinanti, sia ante operam che nella fase di cantiere e di esercizio.
  Dovrà essere effettuato un monitoraggio della qualità dell'aria (PM10, CO, NOx) ante operam e post operam, nelle aree di imbocco/sbocco vicino alle abitazioni.
  All'interno della documentazione relativa alla "Valutazione d'incidenza" deve essere prevista la valutazione sanitaria in merito agli effetti che avrà l'installazione della "Condotta scarico fumi", situata vicino a Via Roma in Comune di Vercurago, sulla salute umana della popolazione. La valutazione deve prevedere quali effetti tali scarichi dei fumi della galleria avranno sulla salute umana, esaminando la direzione principale dei venti, il tipo di inquinate presente, il tipo di abbattitore previsto, etc., visto che la "Condotta" è posta nelle vicinanze di tipologie abitative residenziali.
  La situazione sopra riportata non solo dovrà essere monitorata in fase di esercizio tramite "stazioni di rilevamento per il biomonitoraggio lichenico, utili a indicare eventuali variazioni qualitative dell'aria" predisposte lungo il tracciato stradale, ma anche in altri punti/punto (più sfavorevoli ai venti) posti in prossimità del centro abitato (vedi Relazione "Valutazione d'incidenza 1", capitolo 7 Proposte di monitoraggio, pag. 74) al fine di prevenire possibili effetti negativi sull'uomo.
  Dovrà essere esaminato il sistema di abbattimento dei fumi prodotti dalla combustione dei gruppi elettrogeni, considerato che gli stessi presumibilmente funzioneranno con motore diesel.

- Dovranno essere adottate idonee procedure di controllo e monitoraggio delle acque superficiali e di falda, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, con particolare riferimento alle aree ove sono previsti tratti in trincea, in galleria o scavi più o meno profondi per le fondazioni dei manufatti in genere.

- Dovrà essere predisposto un programma di monitoraggio post operam, finalizzato a verificare il rispetto dei limiti di rumore e l'efficacia delle eventuali misure mitigative previste nel progetto, nonché a dimensionare ulteriori misure, se necessarie; il programma di monitoraggio dovrà precisare localizzazione, modalità delle misure e

durata complessiva, da determinarsi in funzione della numerosità e complessità dei rilievi fonometrici previsti.

- Le aree di cantiere non dovranno essere localizzate all'interno delle zone di rispetto di punti di captazione destinati al consumo umano.

- Al termine dei lavori le aree occupate dovranno, se necessario, essere oggetto di bonifica al fine di garantire la tutela del suolo e sottosuolo e delle acque sotterranee.

Relativamente agli aspetti di tutela delle acque superficiali e sotterranee:

- dovranno essere realizzati, già nelle prime fasi di cantiere, adeguati sistemi di separazione, stoccaggio e decantazione delle acque associate a zone umide, convogliando le acque chiarificate ai ricettori o alla depurazione, al fine di ridurre al minimo l'inquinamento dovuto alle fasi di scavo delle gallerie, al dilavamento del fondo stradale e alle diverse attività di cantiere. In sede di progettazione esecutiva dovrà essere approfondita una specifica pianificazione di dettaglio;

- l'acqua necessaria per le opere di costruzione e per l'impianto di produzione del calcestruzzo in sito dovrà essere captata dai corpi idrici circostanti con sistemi di pompaggio controllati, tali da minimizzare le alterazioni degli ecosistemi presenti; dovranno essere previste fonti di approvvigionamento d'emergenza, non influenzabili dalla realizzazione del progetto, onde evitare la distribuzione di acque di qualità non adeguata all'uso potabile in caso di contaminazioni;

- dovranno essere adottati accorgimenti per evitare la contaminazione delle risorse idriche sotterranee, comunque mediante utilizzo di tecniche e materiali non inquinanti e la predisposizione di sistemi di contenimento di eventuali sversamenti; dovrà essere valutata la possibilità che in fase di cantiere si verifichino abbassamenti significativi del livello delle acque sotterranee;

- gli scarichi delle acque provenienti da lavorazioni interne (impianti di betonaggio, ecc.), dai lavaggi di automezzi e dai materiali inerti prodotti negli impianti di frantumazione e selezione (frantoi) dovranno avvenire nel rispetto della normativa vigente;

- dovranno essere descritte le modalità di raccolta e smaltimento di acque meteoriche e di dilavamento, con indicazione esatta dei punti ove verranno installate vasche, condotti e manufatti di smaltimento, nonché del loro recapito finale;

- dovrà essere garantita la funzionalità della rete irrigua e dei relativi manufatti, prevedendo, se del caso, le necessarie opere provvisionali idonee a consentire il sufficiente adacquamento dei terreni durante la stagione irrigua (indicativamente 5 aprile - 20 settembre e 10 novembre - 28 febbraio) ed il regolare sgrondo delle acque meteoriche durante tutto l'anno;

- dovrà essere stimata di massima l'entità dei rifiuti prodotti, identificando le aree adibite a deposito temporaneo (sia dei rifiuti sia dei materiali di cantiere) e gli impianti di destinazione finale.

- Gli sversamenti accidentali di sostanze pericolose:
  - nei tratti in trincea, dovranno essere in ogni caso trattenuti dal sistema di raccolta delle acque di pioggia e smaltiti tramite pompe;
  - nei tratti in galleria, dovranno restare all'interno della struttura e potranno essere raccolti e smaltiti con specifiche cautele.

- È necessario un approfondimento in merito al riutilizzo dei materiali scavati, con particolare riferimento a:
  - chiarimenti in merito ai quantitativi di materiale derivante dagli scavi e non riutilizzabile, nonché a quelli conteggiati per l'individuazione delle aree di stoccaggio provvisorie;
  - idoneità del riutilizzo in relazione alle caratteristiche de! materiale (geotecniche ed ambientali) e del sito;
  - provenienza del materiale inteso come tipologia di area (destinazione urbanistica) e ciclo produttivo (modalità di scavo e possibili agenti contaminanti);
  - siti di accumulo del materiale e relative caratteristiche, tempi di accumulo massimo, quantitativi stimati e relative modalità gestionali prima del riutilizzo;
  - verifica di contaminazione, nell'ambito di un Piano e protocollo analitico di controllo, effettuata per terre e rocce di scavo provenienti da aree diverse da quelle residenziali, agricole, boschive, a verde, ovvero:
    - aree di scavo ricadenti in zone industriali ed artigianali quali le attività definite dal decreto ministeriale 16 maggio 1999; aree interessate da serbatoi, cisterne interrate dimesse, rimosse o in uso contenenti in passato o attualmente idrocarburi o sostanze etichettate ai sensi della direttiva 67/548/CE; aree interessate da impianti ricadenti nella disciplina del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 372, allegato 1, decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, articoli 27, 28, 31 e 33, nonché aree con impianti ed apparecchiature contenenti PCB, di cui al decreto legislativo 22 maggio 1999, n. 209;
    - siti che sono stati interessati da interventi di bonifica;
    - aree di scavo comprese in una fascia di 100 m dal bordo stradale di strutture viarie di grande traffico;
    - terre e rocce interessate da tecnologie di scavo con impiego di prodotti tali da poter contaminare potenzialmente le stesse;
    - terre e rocce da scavo interessate da potenziali fonti d'inquinamento, quali acque reflue industriali o urbane.

- Per quanto riguarda il riutilizzo del materiale, considerata l'importanza del problema, si ritiene che nella documentazione progettuale e di VIA dovrebbe essere dedicato

uno spazio esclusivo alla descrizione dei siti e dei tempi previsti per l'accumulo dei materiali scavati nonché degli accorgimenti atti a minimizzare la dispersione di polveri ed eventuali contaminanti, alla definizione delle procedure di verifica della qualità dei materiali e della definizione dei siti di destinazione dei medesimi, dai quali dipendono anche i requisiti dei materiali da conferire.

- Si dovrà prevedere, inoltre, un'adeguata piantumazione dei rilevati e dei lati dell'infrastruttura "emergente" con essenze arboree autoctone, anche di alto fusto, dell'altezza minima di 3 m, poste a dimora a gruppi di almeno 4/5 elementi ciascuno.

- Dovrà essere predisposta un'indagine idraulica, geologica ed idrogeologica finalizzata ad accertare:
  - le condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee e le eventuali interferenze negative che la realizzazione dell'opera in oggetto può comportare sul regime delle falde acquifere e sulle portate idriche delle acque captate nei Comuni di Vercurago e Calolziocorte, immediatamente a valle del tracciato stradale (in corrispondenza della galleria "San Gerolamo");
  - la funzionalità del sistema di raccolta delle acque superficiali, nonché le problematiche connesse al loro recapito ed alla reale capacità del corso d'acqua individuato come recettore;
  - la geometria della superficie freatica e delle sue oscillazioni.

- Dovranno essere predisposti studi per l'approfondimento della mappatura delle sorgenti interferite.

- Dovranno essere individuati interventi mirati per tutelare le risorse idriche sotterranee in fase di esercizio (ad es. esclusione della realizzazione di pozzi perdenti per lo smaltimento delle acque piovane, realizzazione di punti di raccolta e trattamento depurativo delle acque di prima pioggia prima del loro smaltimento, controlli periodici di efficienza).

- Dovrà essere elaborato uno studio di compatibilità dell'intervento con le condizioni di dissesto nella "area di conoide non recentemente attivatasi o completamente protetta (Cn)", rappresentata nell'aggiornamento del quadro del dissesto del PAI (elaborato 2 "Atlante dei rischi idraulici ed idrogeologici"), effettuato dal Comune di Calolziocorte in ottemperanza alle disposizioni di cui all'articolo 18, commi 2 e 3, delle norme di attuazione del Piano stesso ed al punto 5.3 della direttiva approvata con delibera di Giunta regionale 11 dicembre 2001, n. VII/7365. Il predetto studio dovrà essere redatto e sottoscritto da un tecnico abilitato, validato dall'Autorità competente ed allegato al progetto esecutivo dell'intervento.

- Dovrà essere predisposta, relativamente agli interventi ricadenti in classe 4 di fattibilità ai sensi dello studio geologico del Comune di Calolziocorte, una relazione riportante le analisi tecniche e territoriali che hanno indotto alla localizzazione dell'opera in oggetto, unitamente ad uno studio che dimostri la compatibilità degli interventi previsti con la situazione di grave rischio idrogeologico e idraulico, ai

sensi del punto 3.3 della direttiva approvata con delibera di Giunta regionale 29 ottobre 2001, n. VII/6645.

- Gli studi idraulici relativi ad eventuali nuove opere di attraversamento del reticolo idrografico con luce netta complessiva superiore a 6 m, di cui all'articolo 19, comma 1, delle N.d.A. del PAI, devono essere sottoposti al parere dell'Autorità di bacino, secondo le disposizioni del punto 1.3 della "Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e d'interesse pubblico all'interno delle fasce A e B", approvata con deliberazione del Comitato itituzionale dell'Autorità di bacino del fiume Po 11 maggio 1999, n. 2.

- Dovranno essere meglio identificati i punti di misura per i rilievi fonometrici finalizzati alla caratterizzazione della situazione acustica ante operam, in collaborazione con A.R.P.A. prima dell'avvio delle lavorazioni e conformemente a quanto previsto dalla delibera di Giunta regionale n. VII/8313.

- In corrispondenza dei tratti a cielo aperto dovrà essere effettuato un censimento dei recettori presenti in una fascia di 250 m per lato, estesa a 500 m in caso di recettori particolarmente sensibili, con caratterizzazione per destinazione d'uso, altezza e numero di piani, distanza dall'infrastruttura in progetto.

- Dovrà essere effettuata una stima dei livelli di rumore post operam in corrispondenza dei singoli piani dei recettori censiti.

- Dovranno essere ripetute le simulazioni modellistiche effettuate nei tre scenari selezionati nello SIA, fornendo i risultati ottenuti per i livelli sonori nei singoli punti, a diverse altezze in caso di ricettori critici a più piani, tenendo conto anche delle caratteristiche delle opere di mitigazione, ove previste, al fine di valutarne l'efficacia.

- Dovranno essere effettuati approfondimenti che valutino le aree critiche dal punto di vista delle vibrazioni immesse negli edifici, identificando misure per la limitazione degli impatti, in particolare in fase di cantiere, e prevedendo eventualmente sistemi di mitigazione dell'energia trasmessa attraverso il terreno.

- Dovrà essere approfondita la valutazione delle emissioni in atmosfera in tutti i punti di emissione, in rapporto agli edifici ed alle zone circostanti e alle relative destinazioni d'uso.

- Dovranno essere prodotti:
  - uno studio modellistico per la stima delle emissioni prodotte dal traffico veicolare lungo la nuova variante;
  - approfondimenti tecnici sul tipo di pavimentazione in grado di trattenere le polveri;
  - adeguata documentazione sui filtri installati nei condotti di evacuazione delle emissioni generate all'interno dei tunnel;

- documentazione sui misuratori di monossido di carbonio da installare nelle gallerie.

- Dovrà essere fornita una descrizione di maggior dettaglio delle scelte relative ai sistemi di abbattimento delle emissioni inquinanti all'interno delle gallerie.

- Dovrà essere verificato che nei tracciati planimetrici non esistano situazioni non compatibili, secondo quanto stabilito dal capitolo 5 dell'allegato al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, e che il coordinamento plano-altimetrico dei tracciati appaia adeguato a quanto stabilito dal punto 5.5 della norma, nonché alle effettive esigenze di coerenza geometrica.

- Poiché il tracciato stradale ricade nella "fascia di esondazione" di cui al Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF) dell'Autorità di bacino, è indispensabile acquisire il parere da parte dell'Autorità di bacino del Po. E necessaria inoltre un'approfondita indagine idraulica e idrogeologica con un adeguato piano di monitoraggio preventivo, in corso d'opera e in esercizio, al fine della corretta individuazione del comportamento idraulico e sul regime della falda sotterranea, delle acque superficiali e delle condizioni di deflusso dei corsi d'acqua naturali (Adda, Gallavesa, Serta, Buligo e Premerlano), anche in corrispondenza dei fenomeni di piena. Tale attività, oltre a dover garantire le migliori condizioni per l'ottimizzazione del progetto, le corrette tecniche e modalità operative e l'adozione di provvedimenti in ordine alla salvaguardia del sistema idrogeologico circostante e dell'opera stessa, deve consentire di mitigare o eliminare le "interferenze negative" dalla stessa eventualmente prodotte e deve portare a valutare la vulnerabilità del sistema idrografico interessato (superficiale e profondo).

- Ai fini degli aspetti di tutela qualitativa delle acque, dovranno prevedersi idonei sistemi di raccolta e di trattamento delle acque di piattaforma e di prima pioggia, per alcuni versi opportuni anche in fase di costruzione dell'infrastruttura viaria.

- Il progetto esecutivo dovrà essere redatto tenendo conto delle più recenti Norme tecniche per le costruzioni emanate nel 2008, sulla scorta delle quali si dovrà fissare la durata della vita utile dell'opera, che ha ricadute sulla severità delle condizioni statiche e sismiche da porre in conto per le verifiche di sicurezza.

- Dovranno essere garantite le alimentazioni dei sistemi di emergenza in galleria. A tal proposito dovranno essere previsti:
  - un gruppo elettrogeno in grado di sostenere l'alimentazione dell'impianto di ventilazione del fornice;
  - un UPS in grado di alimentare e sostenere l'alimentazione dei circuiti di illuminazione di emergenza per un tempo di 30 minuti, garantendo un livello di illuminazione in galleria pari a 1 cd/mq;
  - un UPS deve essere in grado di garantire anche l'alimentazione dei servizi di emergenza (telecamere illuminazione di esodo, segnaletica di emergenza);

- in mancanza di una motopompa di pressurizzazione dell'impianto idrico antincendio, andrà prevista l'alimentazione del sistema di pompaggio mediante gruppo elettrogeno.

- L'impianto di illuminazione dovrà essere conforme alla normativa UNI 11095, riguardante gli impianti d'illuminazione delle gallerie, ed al decreto ministeriale 14 settembre 2005. In particolare l'illuminazione dovrà prevedere:
  - illuminazione ordinaria: composta da circuiti di rinforzo e circuiti permanenti;
  - illuminazione di emergenza: illuminazione in grado di garantire l'illuminazione di 1 cd/mq prevista dalla norma per un tempo almeno pari a mezz'ora;
  - illuminazione di esodo: illuminazione in grado di indicare la più vicina via di fuga in caso di emergenza.

- Relativamente alla ventilazione meccanica:
  - per la galleria San Gerolamo, di lunghezza 2.400 m, si ritiene necessario prevedere un impianto di ventilazione meccanica che, nel caso di soluzione ad unica galleria a percorrenza bidirezionale, deve essere di tipo semitrasversale;
  - la galleria dovrà essere dotata di sistemi di rilevamento delle condizioni ambientali, opacimetri ed anemometri in grado di garantire che all'interno della stessa non si verifichi accumulo di agenti inquinanti. Tale sistema dovrà essere integrato al sistema di supervisione e controllo della galleria;
  - a ciascuno degli imbocchi dei fornici dovrà essere posizionato un quadro elettrico di comando dell'impianto di ventilazione ad uso esclusivo dei vigili del fuoco, la cui alimentazione dovrà essere realizzata mediante l'utilizzo di cavi resistenti al fuoco e garantita mediante l'utilizzo del gruppo elettrogeno.

- Le gallerie dovranno essere dotate di cavo termosensibile in grado di garantire la rilevazione dell'incendio e azionare i sistemi di allarme in galleria.

- Sarà necessario prevedere semafori e pannelli freccia croce agli imbocchi per garantire la chiusura del fornice e dare opportune segnalazioni al traffico.

- Nel caso nelle gallerie sia consentito il transito di merci pericolose, la galleria dovrà essere dotata di sistema di captazione di liquidi sversati e successivo conferimento all'interno di vasche di accumulo posizionate agli imbocchi della galleria. Sistemi di captazione, pozzetti e altro dovranno essere del tipo tagliafiamma, in grado cioè di fermare eventuali inneschi di liquidi infiammabili.

- Per quanto riguarda le aree interessate dal progetto e previste non in galleria, e precisamente i due lotti "S. Gerolamo" e "Lavello", si sottolinea il possibile rischio archeologico di tali aree e quindi la necessità che i lavori vengano eseguiti, in corso d'opera, da personale specializzato in scavi archeologici sotto la direzione della Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia.

- Il progetto esecutivo dovrà prevedere soluzioni progettuali (in particolare per l'uscita di emergenza della galleria San Gerolamo presso l'area di stazione) coerenti e tali da non pregiudicare l'assetto del nodo d'interscambio.
  A tal fine si ritiene indispensabile che il soggetto attuatore, per la fase di progettazione esecutiva, avvii il necessario coordinamento con gli uffici di RFI e del Comune di Calolziocorte.

- In fase di progettazione esecutiva, la rotatoria di superficie prevista presso Via dei Sassi dovrà essere ulteriormente analizzata e sviluppata affinché sia garantito il pieno rispetto dei requisiti di sicurezza della circolazione. Al riguardo si farà riferimento alla specifica planimetria con una soluzione migliorativa, anche ai fini della sicurezza, rispetto alla proposta progettuale, allegata alla delibera della Giunta della Regione Lombardia 9 giugno 2010, n. IX/000098.

- Venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il Capitolato Speciale BCM del Ministero della difesa ed. 1984 e delle altre disposizioni in materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell'Amministrazione militare. Una copia del verbale di constatazione, approntato dall'Ente militare competente per il territorio dovrà essere inviata anche al Comando Militare Esercito "Lombardia".

- Dovranno essere adottate idonee procedure di controllo e monitoraggio delle acque superficiali e di falda, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

- Dovrà essere predisposta un'indagine idraulica, geologica ed idrogeologica finalizzata ad accertare le condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee e le eventuali interferenze negative che la realizzazione dell'opera può comportare sul regime delle falde acquifere e delle portate idriche delle acquee captate per il fabbisogno umano nel Comune di Calolziocorte.

- Dovranno essere predisposti studi per l'approfondimento della mappatura delle sorgenti dei pozzi e dei possibili effetti che l'opera può comportare sulla situazione esistente.

- Nell'approntamento del cantiere si dovrà tener conto del traffico indotto dallo stesso e dovranno essere previsti accorgimenti tali da non far influire detto traffico sulla viabilità locale, peggiorando la situazione già critica in essere.

- Eventuali aree di stoccaggio dei materiali di approvvigionamento e/o di risulta dovranno essere preventivamente concordate con l'Amministrazione del Parco Adda nord.

- I posizionamento delle uscite pedonali di sicurezza, in sede di progetto esecutivo, dovrà essere oggetto di indagini approfondite al fine di un loro corretto inserimento nel contesto.

Parte 2 - RACCOMANDAZIONI

- In ordine alle modalità di esecuzione dei lavori ed ai possibili correlati effetti sulla qualità dell'aria, si raccomanda sin d'ora quanto segue:
  - per contenere la polverosità, provvedere alla periodica bagnatura dell'area e delle piste di cantiere, che andranno stabilizzate chimicamente;
  - prevedere una postazione di lavaggio delle ruote e dell'esterno dei mezzi, per evitare dispersioni di materiale polveroso lungo i percorsi stradali; limitare a 30 km/h la velocità sulle piste di cantiere;
  - pianificare gli orari di cantiere, escludendo tassativamente le ore notturne (22:00 - 6:00), i giorni festivi e le attività particolarmente rumorose o fonte di vibrazioni nei periodi 6:00 - 8:00 e 20:00 - 22:00;
  - limitare, in adiacenza alle aree a parco e ai SIC e compatibilmente con le esigenze legate alla realizzazione dell'opera, la fase di cantiere ai periodi dell'anno tra agosto e gennaio, evitando, per quanto possibile, i lavori nel periodo tra febbraio e luglio, al fine di ridurre il disturbo alla riproduzione della fauna selvatica;
  - prevedere, nei processi termici e chimici per le opere di pavimentazione e impermeabilizzazione, impiego di emulsioni bituminose, riduzione della temperatura di lavoro mediante scelta di leganti adatti, impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura;
  - utilizzare mezzi di trasporto con capacità differenziata, al fine di ottimizzare i carichi sfruttandone al massimo la capacità. Per il materiale sfuso dovrà essere privilegiato l'impiego di mezzi di grande capacità, che consentano la riduzione del numero di veicoli in circolazione, dotati di appositi teli di copertura resistenti e impermeabili;
  - umidificare il materiale di pezzatura grossolana stoccato in cumuli e stoccare in sili i materiali da cantiere allo stato solido polverulento;
  - movimentare il materiale mediante trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri in grado di garantire valori d'emissione di 10 mg/Nmc e dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivo d'allarme); eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco di ridotte dimensioni granulometriche dovranno essere opportunamente dotati di carter;
  - proteggere con barriere il materiale sciolto, depositato in cumuli e caratterizzato da frequente movimentazione, umidificandolo in caso di vento superiore ai 5 m/s; i lavori dovranno essere sospesi in condizioni climatiche sfavorevoli. I depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dal vento con misure quali la copertura con stuoie/teli;
  - utilizzare gruppi elettrogeni e gruppi di produzione di calore in grado di assicurare massime prestazioni energetiche e minime emissioni in atmosfera; ove possibile, impiegare apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico);

- alimentare le macchine con motore diesel possibilmente con carburanti a basso tenore di zolfo (<50 ppm);
- adottare adeguate misure di riduzione (bagnatura, captazione, ecc) durante lavori ad alta produzione di polveri e lavorazioni meccaniche dei materiali (mole, smerigliatrici);
- assicurare la schermatura dell'impianto di betonaggio, finalizzata al contenimento delle emissioni diffuse di polveri. Le fasi della produzione di calcestruzzo e di carico delle autobetoniere dovranno essere svolte tramite dispositivi chiusi e gli effluenti provenienti da tali dispositivi dovranno essere captati e convogliati ad un sistema di abbattimento delle polveri con filtro a tessuto. I silos per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere dotati di un sistema di abbattimento delle polveri con filtri a tessuto;
- ove possibile, posizionare i punti di emissione situati a breve distanza (< 50 m) da aperture di locali abitabili ad un'altezza maggiore di quella del filo superiore dell'apertura più alta;
- prevedere l'adozione di sistemi di carico del carburante in circuito chiuso dall'autocisterna al serbatoio di stoccaggio, utilizzando durante la fase di riempimento dei serbatoi degli automezzi sistemi d'erogazione dotati di tenuta sui serbatoi con contemporanea aspirazione ed abbattimento dei vapori con impianto a carboni attivi;
- nello stoccaggio e nella movimentazione degli inerti, seguire le seguenti indicazioni: umidificazione, applicazione di additivi di stabilizzazione del suolo; formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico; copertura dei nastri trasportatori ed abbattimento ad umido in corrispondenza dei punti di carico/scarico; sistemi spray in corrispondenza dei punti di carico/scarico e trasferimento;
- utilizzare, al fine di contenere le polveri e gli inquinanti, pannelli o schermi mobili e barriere antipolvere per delimitare le aree dei cantieri.

- I manufatti di separazione delle acque di prima e seconda pioggia dovranno essere dotati di regolamentari pozzetti di prelievo ed ispezione, prevedendone la manutenzione periodica, con relativo smaltimento dei residui rifiuti ai sensi della vigente legislazione in materia. Tali interventi di manutenzione e di controllo analitico dei reflui presenti nei succitati manufatti dovranno essere sistematicamente registrati.

- Dovrà essere prevista la disoleazione delle acque di prima pioggia; in ogni caso, lo scarico dovrà rispettare in tutti i parametri i limiti previsti nel decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152.

- Dovrà essere assicurata la manutenzione delle aree rivegetate e la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee di nuovo impianto. A questo scopo, il proponente dovrà effettuare apposita verifica, nei 3 anni successivi alla semina, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza, e stipulare una convenzione

permanente con gli Enti Locali interessati o con gli agricoltori, onde assicurare nel tempo la manutenzione e la vita delle essenze poste a dimora.

- Dovranno essere esplicitamente definite le modalità di manutenzione delle opere di mitigazione acustica ed atmosferica. La sostituzione delle parti usurate o danneggiate dovrà comunque avvenire con materiale di prestazioni non inferiori a quelle delle parti usurate.

- Viste le scadenti caratteristiche medie dei terreni e le condizioni idrauliche del contorno, in modo particolare nei tratti in galleria artificiale che precedono l'imbocco della galleria San Gerolamo, si dovrà effettuare un'attenta scelta delle opere provvisionali di sostegno degli scavi insieme ad importanti interventi di preconsolidamento ed impermeabilizzazione del fondo.

- Si dovrà porre particolare attenzione al controllo delle variazioni indotte sul livello della falda idrica, sia in fase di scavo che ad opere ultimate, quando la galleria potrebbe costituire barriera alla libera circolazione delle acque nel sottosuolo. In questi casi potrà essere utile il ricorso a locali by-pass di comunicazione idraulica a monte e di attraversamento monte-valle.

- Qualsiasi approfondimento progettuale dovrà essere preceduto da specifiche campagne di indagini stratigrafiche e geotecniche miranti ad una significativa modellazione del sottosuolo e, più in generale, dei caratteri dell'ambiente nel quale l'opera si inserisce. Così come un sistema di monitoraggio, particolarmente riferito al sistema di circolazione delle acque nel sottosuolo, dovrà precedere ed accompagnare ogni intervento.

- Per il lungo tratto in galleria naturale, le tecniche di scavo, comprese quelle di sostegno provvisorio in fase di avanzamento, dovranno essere attentamente commisurate ai caratteri strutturali e di giacitura dell'ammasso, insieme alla preventiva individuazione di fasce di rocce alterate o tettonizzate. Anche in questo caso, sarà essenziale un preventivo studio idrogeologico atto a prevedere le interferenze con il naturale regime delle acque di falda.

- Poiché nel progetto si prevede per alcune tratte in galleria l'avanzamento con ricorso ad esplosivo, dovranno essere opportunamente valutate le interazioni con gli insediamenti di superficie, prevedendo un'adeguata fase di monitoraggio in corso d'opera.

- La Provincia di Lecco in qualità di Ente gestore delle opere, è tenuta ad attivare, presso la Sede territoriale di Lecco di Regione Lombardia, tutte le procedure necessarie per l'acquisizione della concessione dell'attraversamento in sub-alveo del Torrente Galavesa in Comune di Calolziocorte (LC).

ALLEGATO 2

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14 marzo 2003 e 8 giugno 2004.

L'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso articolo 10, mentre l'articolo 118 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.
La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).
Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato articolo 118 del decreto legislativo n. 163/2006 – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato articolo 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'articolo 118 del decreto legislativo n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra

indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi del menzionato articolo 118 del decreto legislativo n. 163/2006, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* – di cui all'articolo 1-*septies* del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:
   a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;
   b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

10A13421

ITALO ORMANNI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2010-SON-216) Roma, 2010 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 10 - ☎ 06 85082147;**
- **presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sul sito www.ipzs.it, al collegamento rete di vendita (situato sul lato destro della pagina).**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Funzione Editoria - U.O. DISTRIBUZIONE
Attività Librerie concessionarie, Vendita diretta e Abbonamenti a periodici
Piazza Verdi 10, 00198 Roma
fax: 06-8508-4117
e-mail: editoriale@ipzs.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2010 (salvo conguaglio) (*)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	(di cui spese di spedizione € 257,04)	- annuale	€ **438,00**
	(di cui spese di spedizione € 128,52)	- semestrale	€ **239,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:		
	(di cui spese di spedizione € 132,57)	- annuale	€ **309,00**
	(di cui spese di spedizione € 66,28)	- semestrale	€ **167,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€ **68,00**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:		
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€ **168,00**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€ **65,00**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€ **167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 383,93)	- annuale	€ **819,00**
	(di cui spese di spedizione € 191,46)	- semestrale	€ **431,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 264,45)	- annuale	€ **682,00**
	(di cui spese di spedizione € 132,22)	- semestrale	€ **357,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € 80,00 il versamento relativo al tipo di abbonamento alla ***Gazzetta Ufficiale*** - parte prima - prescelto, si riceverà anche l'**Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2010.**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI ED APPALTI

(di cui spese di spedizione € 127,00)	- annuale	€ **295,00**
(di cui spese di spedizione € 73,20)	- semestrale	€ **162,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

(di cui spese di spedizione € 39,40)	- annuale	€ **85,00**
(di cui spese di spedizione € 20,60)	- semestrale	€ **53,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00
I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo € **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5% € **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione) € 18,00
I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI IN USO APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

ABBONAMENTI UFFICI STATALI

Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.